Viação Férrea do Rio Grande do Sul

RELATÓRIO
DE 1944

RELATIVO ÀS ADMINISTRAÇÕES DOS EX-DIRETORES

CEL. ENG.º JOÃO VALDETARO DE AMORIM E MELLO

E

TEN. CEL. ENG.º JOSÉ DIOGO BROCHADO DA ROCHA

APRESENTADO AO

Sr. Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas

PELO

ENGENHEIRO AYMORÉ SOARES DRUMMOND DE MACEDO

Diretor

V598

1946

Livraria do Globo - Barcellos, Bertaso & Cia. Pôrto Alegre.
Filiais: Santo Mario, Pelotas, Rio Grande e Rio de Janeiro.

J5468 5 12 48

SUMÁRIO

	Páginas
INTRODUÇÃO	5
APRECIAÇÃO GERAL	7
DEPARTAMENTO DE CONTROLE E FINANÇAS	35
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE	107
DEPARTAMENTO DE MECÂNICA	151
DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE	237
DEPARTAMENTO ECONÔMICO E COMERCIAL	293
DEPARTAMENTO DE MATERIAIS	323
DEPARTAMENTO DO PESSOAL	335
DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS	375

INTRODUÇÃO

Excelentíssimo Senhor Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas

Tenho a honra de submeter à apreciação de Vossa Excelência o Relatório dos serviços da Viação Férrea relativos ao exercício de 1 944, sob as gestões dos meus ilustres antecessores, Coronel Engenheiro João Valdetaro de Amorim e Mello — até 3 de agôsto — e Tenente Coronel Engenheiro José Diogo Brochado da Rocha — até a conclusão do ano.

Foi de 92,5% o coeficiente de tráfego do exercício; a Receita industrial elevou-se a Cr$ 193.595.412,70 e a Despesa de Custeio a Cr$ 179.099.376,50, resultando um saldo industrial de Cr$ 14.496.036,20. Houve, por conseguinte, um acréscimo de Cr$ 6.392.913,20 sôbre o saldo do exercício anterior.

As excepcionais circunstâncias determinadas pela guerra, no que diz respeito à redução do tráfego marítimo, fluvial e rodoviário, influiram de modo sensível no aumento dos transportes ferroviários. Houve, com efeito, em relação ao execício de 1 943, um acréscimo de 23% na receita dos Viajantes, de 25% na receita de Bagagens, de 28% na de Encomenda e 10% na de Mercadorias. Esta última é, entre tôdas as Receitas, a mais importante, pelo vulto dos transportes realizados, os quais se elevaram a 1.759.307 toneladas e a 652.307.145 tons-km, produzindo uma receita de..... Cr$ 110.104.288,00, isto é, mais da metade da Receita industrial.

Nesta última parcela, os produtos de Agricultura figuram com um acréscimo de 21,57%, os produtos de minas com 20,01%, os de manufaturas com 13,81% e os de animais com 29,68%.

O vulto da Despesa de Custeio tem sua razão de ser nas dificuldades de importação, na elevação do custo do material

necessário à conservação das unidades de tração e do material rodante, e na elevação do custo do combustível.

Da análise da exposição dos srs. Chefes de Departamento bem poderá, Vossa Excelência, avaliar os trabalhos empreendidos durante o exercício e conhecer a forma dedicada e patriótica com que se houve o ferroviário Rio-Grandense nas difíceis contingências determinadas pelo segundo conflito mundial.

Pôrto Alegre, março de 1946.

DIRETOR

APRECIAÇÃO GERAL

As contas de custeio, isto é, aquelas referentes apenas à exploração industrial da Rêde, abstração feita das contas patrimoniais — Fundo de Melhoramentos e Subvenção da União — encerraram-se em 1 944, apresentando um saldo de Cr$ 14.496.036,20.

O coeficiente de tráfego — relação per cento entre a despesa de custeio e a receita bruta — foi de

92,51%,

o que exprime ter a despesa de custeio absorvido 92,51% da receita industrial ficando para a receita líquida os 7,49% restantes.

Pondo o coeficiente de tráfego em presença de seus números geradores, e do saldo ou do déficit, pode-se apreciar a situação dos últimos 5 anos, como segue:

ANOS	Receita Bruta	Despesa de custeio	Saldo	Coeficiente de Tráfego
	Cr$	Cr$	Cr$	%
1940	109.034.070,30	109.783.041,00	— 748.970,70	100,69
1941	101.568.876,10	105.283.748,30	— 3.714.872,20	103,66
1942	151.352.475,80	136.033.209,10	+ 15.319.266,70	89,88
1943	169.044.947,20	160.941.824,20	+ 8.103.123,00	95,21
1944	193.595.412,70	179.099.376,50	+ 14.496.036,20	92,51

Comparando-se a receita e a despesa dos dois últimos anos, ressaltam as seguintes diferenças em relação a 1944:

Receita bruta .... + Cr$ 24.550.465,50 ou + 14,52 %
Despesa de custeio + Cr$ 18.157.552,30 ou + 11,28 %

Resumindo, o período administrativo de 1944 encerra-se com os resultados seguintes:

Receita	Cr$ 193.595.412,70
Despesa	Cr$ 179.099.376,50
Saldo	Cr$ 14.496.036,20

Programa Econômico-Financeiro

Prosseguindo na norma estabelecida, foi feita, de um lado, a previsão de todos os recursos e de outro a dos compromissos de tôda a natureza, estabelecendo-se um programa para o exercício de 1944, acompanhado, mês por mês, dos seus resultados, como, a seguir, se discrimina:

RECURSOS

		Cr$
A — Recurso proveniente da Receita industrial ou dos transportes	Previsto	160.350.000,00
	Realizado ...	193.595.412,70
B — Recurso proveniente da Receita do Fundo de Melhoramentos — 10 % ...	Previsto	13.500.000,00
	Realizado ...	15.927.599,70
C — Recurso proveniente da Subvenção da União	Previsto	20.000.000,00
	Realizado ...	20.000.000,00
D — Recurso proveniente de Terceiros	Previsto	14.500.000,00
	Realizado ...	26.208.253,20
E — Recurso proveniente de Lucros e Perdas	Previsto	1.930.000,00
	Realizado ...	3.542.609,70
Total	Previsto	210.280.000,00
	Realizado ...	259.273.875,30

Os recursos provenientes da receita industrial assim se discriminam:

		Cr$
Viajantes	Previsto	27.079.617,00
	Realizado	37.607.088,00
Bagagens, Encomendas e Animais em trens de viajantes	Previsto	6.841.447,00
	Realizado	9.933.292,10
Animais em trens de carga	Previsto	10.682.446,00
	Realizado	9.069.798,40
Mercadorias	Previsto	97.612.275,00
	Realizado	110.104.288,00
Taxa ad Valorem	Previsto	12.806.986,00
	Realizado	18.912.205,30
Diversos	Previsto	5.327.229,00
	Realizado	7.968.740,90
Total	Previsto	160.350.000,00
	Realizado	193.595.412,70

Em 1943 a receita industrial foi de Cr$ 169.044.947,20. A de 1944 excedeu-a em Cr$ 24.550.465,50 ou seja 14,52 %.

COMPROMISSOS

Os compromissos a que devia atender a Viação Férrea, foram previstos e realizados como a seguir se expõe:

		Cr$
A — Para a Despesa de Custeio	Previsto	160.350.000,00
	Realizado	179.099.376,50
B — Para o Fundo de Melhoramentos	Previsto	13.500.000,00
	Realizado	10.567.657,00
C — Para o Reaparelhamento p/c da Subvenção	Previsto	20.000.000,00
	Realizado	15.139.776,80
D — Para Terceiros	Previsto	14.500.000,00
	Realizado	30.281.314,20

E — Para Lucros e Perdas ..	Previsto	2.346.000,00
	Realizado ...	2.484.525,90
G — Para a Diferença de Estoque do Almoxarifado .	Previsto	—
	Realizado ...	4.595.380,50
Total	Previsto	210.696.000,00
	Realizado ...	242.168.030,90

As despesas de custeio de que é objeto a alínaa A e consideradas as parcelas Pessoal, Material e Diversos, teve o seguinte andamento:

		Cr$
Despesa da Administração Central	Previsto	14.758.370,00
	Realizado ...	17.094,291,10
Despesa do Departamento de Tração e Movimento	Previsto	84.923.954,00
	Realizado ...	91.712.631,40
Despesa do Departamento de Mecânica	Previsto	30.005.798,00
	Realizado ...	35.830.339,40
Despesa do Departamento de Via Permanente	Previsto	29.404.508,00
	Realizado ...	33.227.554,60
Despesa do Departamento Econômico e Comercial	Previsto	1.257.370,00
	Realizado ...	1.234.560,00
Total	Previsto	160.350.000,00
	Realizado ...	179.099.376,50

Os compromissos para Fundo de Melhoramentos tiveram o seguinte andamento:

		Cr$
Serviço de Dívidas	Previsto	9.830.000,00
	Realizado ...	9.725.261,70
Pessoal	Previsto	1.350.000,00
	Realizado ...	351.367,10
Material	Previsto	1.200.000,00
	Realizado ...	913.575,20

Diversos	Previsto	50.000,00
	Realizado ...	— 469.860,10
Transportes	Previsto	1.070.000,00
	Realizado ...	47.313,10
Total	Previsto	13.500.000,00
	Realizado ...	10.567.657,00

Os compromissos na conta Subvenção da União assim se discriminam:

		Cr$
Pessoal	Previsto	5.800.000.00
	Realizado ...	3.120.389,00
Material	Previsto	4.850.000,00
	Realizado ...	3.809.919,30
Diversos	Previsto	4.150.000,00
	Realizado ...	4.446.674,90
Serviço de Dívidas	Previsto	5.000.000,00
	Realizado ...	3.747.050,10
Transportes	Previsto	200.000,00
	Realizado ...	15.743,50
Total	Previsto	20.000.000,00
	Realizado ...	15.139.776,80

Em síntese, os índices que permitem aferir-se dos resultados econômicos da gestão administrativa da Viação Férrea, no decurso do ano de 1944 foram os seguintes:

RESULTADO DA CONTA DE CUSTEIO

			Cr$
Em Janeiro	Previsto	+	1.020.790,00
	Realizado	+	1.602.231,40
Até Fevereiro	Previsto	+	603.938,00
	Realizado	+	2.866.033,60
Até Março	Previsto	+	1.272.303,00
	Realizado	+	4.593.536,20

Até Abril	Previsto	+	1.270.882,00
	Realizado	+	6.757.985,60
Até Maio	Previsto	+	2.688.134,00
	Realizado	+	9.785.714,40
Até Junho	Previsto	+	1.560.465,00
	Realizado	+	12.453.547,30
Até Julho	Previsto	+	955.508,00
	Realizado	+	13.673.454,10
Até Agôsto	Previsto	—	315.681,00
	Realizado	+	13.772.591,10
Até Setembro	Previsto	—	2.033.601,00
	Realizado	+	12.991.491,70
Até Outubro	Previsto	—	2.211.906,00
	Realizado	+	11.782.777,30
Até Novembro	Previsto	—	2.206.159,00
	Realizado	+	12.252.477,20
Até Dezembro	Previsto		—
	Realizado	+	14.496.036,20

RESULTADO GERAL

			Cr$
Em Janeiro	Previsto	+	637.581,00
	Realizado	—	939.713,70
Até Fevereiro	Previsto	+	294.053,00
	Realizado	+	1.648.431,50
Até Março	Previsto	+	4.452.046,00
	Realizado	+	646.298,10
Até Abril	Previsto	+	3.979.640,00
	Realizado	+	10.834.621,80
Até Maio	Previsto	+	5.043.101,00
	Realizado	+	16.895.776,10

Até Junho	Previsto	+	613.871,80
	Realizado	+	13.017.602,70
Até Julho	Previsto	—	3.097.836,20
	Realizado	+	10.731.618,60
Até Agôsto	Previsto	+	5.067.356,80
	Realizado	+	11.025.810,30
Até Setembro	Previsto	+	1.502.702,30
	Realizado	+	19.963.734,50
Até Outubro	Previsto	+	847.431,30
	Realizado	+	18.083.624,20
Até Novembro	Previsto	+	374.407,30
	Realizado	+	16.311.651,30
Até Dezembro	Previsto	—	416.000,00
	Realizado	+	17.105.844,40

Encerram-se, assim, em 1944, as diversas contas da Viação Férrea com os seguintes resultados:

	Receita	Despesa	Saldo
	Cr$	Cr$	Cr$
Custeio	193.595.412,70	179.099.376,50	14.496.036,20
Fundo de Melhoramentos	15.927.599,70	10.567.657,00	5.359.942,70
Subvenção da União	20.000.000,00	15.139.776,80	4.860.223,20
Terceiros	26.208.253,20	30.281.314,20	— 4.073.061,00
Lucros e Perdas	3.542.609,70	2.484.525,90	1.058.083,80
Diferença do Estoque do Almoxarifado	—	4.595.380,50	— 4.595.380,50
Total	259.273.875,30	242.168.030,90	17.105.844,40

RECEITA DE CUSTEIO

1. TRANSPORTES ORDINÁRIOS DE VIAJANTES

Sob êsse título, compreendem-se os transportes efetuados por conta do público, excluídos os que foram efetuados por conta dos Governos Federal, Estadual e Municipal, Emprêsas e "Fundo de Melhoramentos".

a — Número de viajantes

CLASSES	NÚMERO		Diferença em 1944	Percentagem
	1944	1943		
1.ª	1 755 815	1 488 966	+ 266 849	+ 17,9 %
2.ª	1 402 603	1 086 274	+ 316 329	+ 29,1 %
Total..	3 158 418	2 575 240	+ 583 178	+ 22,6 %

b — Viajantes-quilômetro

CLASSES	VIAJANTES-QUILÔMETRO		Diferença em 1944	Percentagem
	1944	1943		
1.ª	190 564 148	159 823 654	+ 30 740 494	+ 19,2 %
2.ª	93 266 679	79 093 731	+ 14 172 948	+ 17,9 %
Total..	283 830 827	238 917 385	+ 44 913 442	+ 18,8 %

c — Receita de Viajantes

CLASSES	RECEITA 1944	RECEITA 1943	Diferença em 1944	Percentagem
	Cr$	Cr$	Cr$	
1.ª	22.873.706,20	18.857.102,40	+ 4.016.603,80	+ 21,3 %
2.ª	9.358.319,40	7.536.245,70	+ 1.822.073,70	+ 24,2 %
Total..	32.232.025,60	26.393.348,10	+ 5.838.677,50	+ 22,1 %

Houve, pois, um sensível acréscimo de receita.

2. TRANSPORTES DE VIAJANTES EM SERVIÇO REMUNERADO

Sob êsse título compreendem-se os transportes efetuados por conta do público, incluídos os que foram efetuados por conta dos Governos Federal, Estadual e Municipal, Emprêsas e "Fundo de Melhoramentos".

a — Número de viajantes

CLASSES	NÚMERO 1944	NÚMERO 1943	Diferença em 1944	Percentagem
1.ª	2 039 899	1 538 175	+ 501 724	+ 32,6 %
2.ª	1 455 181	1 135 127	+ 320 054	+ 28,2 %
Total..	3 495 080	2 673 302	+ 821 778	+ 30,7 %

b — Viajantes-quilômetro

CLASSES	VIAJANTES-QUILÔMETRO		Diferença em 1944	Percentagem
	1944	1943		
1.ª	215 873 581	176 696 669	+ 39 176 912	+ 22,2 %
2.ª	113 673 050	95 078 762	+ 18 594 288	+ 19,6 %
Total..	329 546 631	271 775 431	+ 57 771 200	+ 21,2 %

c — Receita de viajantes

CLASSES	RECEITA		Diferença em 1944	Percentagem
	1944	1943		
	Cr$	Cr$	Cr$	
1.ª	25.296.883,50	20.491.862,40	+ 4.805.021,10	+ 23,4 %
2.ª	10.634.763,60	8.760.564,90	+ 1.874.198,70	+ 21,4 %
Total..	35.931.647,10	29.252.427,30	+ 6.679.219,80	+ 22,8 %

Em virtude da nova classificação de contas, a partir de 1940 os títulos de receita devem ser majorados das parcelas correspondentes a "Leitos e poltronas" que pelo critério anterior eram incluídas no título "Rendas diversas".

Assim os novos valores da receita são os seguintes:

CLASSES	RECEITA		Diferença em 1944	Percentagem
	1944	1943		
	Cr$	Cr$	Cr$	
1.ª	26.972.324,40	21.942.656,00	+ 5.029.668,40	+ 22,9 %
2.ª	10.634.763,60	8.760.564,90	+ 1.874.198,70	+ 21,4 %
Total..	37.607.088,00	30.703.220,90	+ 6.903.867,10	+ 22,5 %

No último decênio o movimento de viajantes foi o seguinte:

1935	1 531 438	Viaj.	Cr$ 12.570.496,20
1936	1 793 869	Viaj.	Cr$ 14.610.499,20
1937	2 219 671	Viaj.	Cr$ 18.292.707,80
1938	2 440 125	Viaj.	Cr$ 19.518.916,70
1939	2 596 262	Viaj.	Cr$ 19.866.854,80
1940	2 518 389	Viaj.	Cr$ 21.445.964,70
1941	2 283 128	Viaj.	Cr$ 18.628.182,30
1942	2 330 837	Viaj.	Cr$ 24.828.105,00
1943	2 673 302	Viaj.	Cr$ 30.703.220,90
1944	3 495 080	Viaj.	Cr$ 37.607.088,00

NOTA: Os leitos e poltronas figuram a partir de 1940 conforme nota acima.

O aumento de Tarifas figura a partir de 1-2-1942.

3. BAGAGENS

Os transportes de bagagens, em trens de viajantes por conta do público e dos Governos ou Emprêsas, são assim representados:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
			Cr$
1944	761,978	320 048	264.673,90
1943	666,121	252 254	212.692,60
Diferenças em 1944	+ 95,857	+ 67 794	+ 51.981,30
	ou + 14,39%	ou + 26,88%	ou + 24,44%

No último qüinqüênio o pêso transportado foi o seguinte:

1940	987,028	Tons
1941	732,551	Tons
1942	647,067	Tons
1943	666,121	Tons
1944	761,978	Tons

Como se vê, o decréscimo que se vinha registando, sofreu uma pequena reação.

4. ENCOMENDAS

Os transportes de encomendas, em trens de viajantes, por conta do público e dos Governos ou Emprêsas, são assim representados:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
			Cr$
1944	50 330,488	11 541 149	8.975.860,80
1943	43 657,788	8 159 130	6.987.615,20
Diferenças em 1944	+ 6 672,700 ou + 15,28%	+ 3 382 019 ou + 41,45%	+ 1.988.245,60 ou + 28,45%

Houve um aumento de tonelagem transportada, em relação ao ano anterior e em relação aos últimos quatro anos.

No último qüinqüênio o movimento foi o seguinte:

1940	35 444,481 Tons	Cr$ 3.895.129,90
1941	31 671,285 Tons	Cr$ 3.428.806,50
1942	34 206,235 Tons	Cr$ 5.407.758,70
1943	43 657,789 Tons	Cr$ 6.987.615,20
1944	50 330,488 Tons	Cr$ 8.975.860,80

5. ANIMAIS

Os transportes efetuados nos trens de carga e nos de viajantes foram os seguintes:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
			Cr$
1944	118 680,250	50 911 977	9.762.555,80
1943	159 845,900	53 084 557	10.877.946,30
Diferenças em 1944	— 41 165,250 ou — 25,75%	— 2 172 580 ou — 4,09%	— 1.115.390,50 ou — 10,25%

No último qüinqüênio o movimento foi o seguinte:

1940	156 839,750 Tons	Cr$	9.189.226,80
1941	123 644,700 Tons	Cr$	7.491.343,40
1942	153 715,450 Tons	Cr$	11.954.280,10
1943	159 845,900 Tons	Cr$	10.877.946,30
1944	118 680,250 Tons	Cr$	9.762.555,80

6. MERCADORIAS

A comparação que segue é de tôdas a mais importante, pelo vulto dos transportes realizados:

A N O S	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
			Cr$
1944	1 759 307,449	652 307 145	110.104.288,00
1943	1 724 881,183	617 215 497	99.859.511,00
Diferenças em 1944	+ 34 426,266 ou + 2,00%	+ 35 091 648 ou + 5,69%	+ 10.244.777,00 ou + 10,26%

No último qüinqüênio a tonelagem de mercadorias transportadas foi a seguinte:

1940	1 522 779,234 Tons
1941	1 467 667,725 Tons
1942	1 589 858,583 Tons
1943	1 724 881,183 Tons
1944	1 759 307,449 Tons

1 Ton. de mercadoria efetuou, em média, o seguinte percurso:

1940	342,800 Km
1941	327,700 Km
1942	379,700 Km
1943	357,800 Km
1944	370,800 Km

Durante a administração estadual, isto é, desde 1920, os maiores percursos verificaram-se em 1929, com 384.400 Km e após em 1942.

a — Pêso em toneladas

DOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS E DE ANIMAIS EM TRENS DE CARGA, POR CONTA DO PÚBLICO E POR CONTA DE TERCEIROS

DESIGNAÇÃO	Em 1944 Tons.	Em 1943 Tons.	Diferenças Tons	Percentagem
Agricultura	603 847	493 181	+ 110 666	+ 22,4 %
Matas	349 139	413 905	— 64 766	— 15,6 %
Minas	246 977	240 642	+ 6 335	+ 2,6 %
Manufaturas	326 481	301 702	+ 24 779	+ 8,2 %
Produtos de animais .	109 388	86 466	+ 22 922	+ 26,5 %
Animais	112 435	139 089	— 26 654	— 19,2 %
Soma p/c do público	1 748 267	1 674 985	+ 73 282	+ 4,4 %
Governos (mercadorias + animais)	124 029	86 769	+ 37 260	+ 42,9 %
Conta Capital da Viação Férrea	1 273	119 841	— 118 568	— 98,9 %
Soma	125 302	206 610	— 81 308	— 39,4 %
TOTAL GERAL..	1 873 569	1 881 595	— 8 026	— 0,4 %

b — Receita em milhares de cruzeiros

DOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS E DE ANIMAIS EM TRENS DE CARGA, POR CONTA DO PÚBLICO E POR CONTA DE TERCEIROS

DESIGNAÇÃO	Em 1944	Em 1943	Diferenças	Percentagem
Agricultura	28 671	23 584	+ 5 087	+ 21,57 %
Matas	17 415	22 011	— 4 596	— 20,88 %
Minas	10 555	8 735	+ 1 760	+ 20,01 %
Manufaturas	30 836	27 094	+ 3 742	+ 13,81 %
Produtos de animais .	10 826	8 348	+ 2 478	+ 29.68 %
Animais	8 885	9 712	— 827	— 8,52 %
Soma p/c do público	107 188	99 544	+ 7 644	+ 7,68 %
Governos (mercadorias + animais)	8 555	6 755	+ 1 800	+ 26,65 %
Conta Capitas da Viação Férrea	46	1 373	— 1 327	— 96,65 %
Soma	8 601	8 128	+ 473	+ 5,82 %
Taxas de Carga, Descarga, Baldeação, etc.	3 385	2 606	+ 779	+ 29,89 %
TOTAL GERAL..	119 174	110 278	+ 8 896	+ 8,07 %

Em 1942 houve um aumento geral da receita em todos os títulos. Em 1943 e 1944 constata-se um decréscimo nos produtos de Matas e de Animais e um acréscimo nos demais títulos, salientando-se os Produtos de animais. A receita de 1944 foi de 7,68% superior a do ano anterior.

A receita dos transportes efetuados por conta dos Governos e por conta de Capital superou em 5,82% a de 1943.

No total, o aumento de receita verificado em 1944 foi de 8,07%.

No último decênio, os transportes de mercadorias, excluídas as taxas de carga, descarga, etc., apresentam-se com os seguintes algarismos:

A N O S	Toneladas	Receita
		Cr$
1935	1 193 121	51.660.861,52
1936	1 284 946	54.781.936,00
1937	1 392 019	59.782.991,10
1938	1 529 326	62.278.045,40
1939	1 694 423	66.361.351,80
1940	1 522 779	62.340.253,40
1941	1 467 668	59.621.869,50
1942	1 589 859	90.662.657,40
1943	1 724 881	97.253.069,20
1944	1 759 307	106.719.609,20

Eliminando-se os lançamentos que dizem respeito aos transportes por conta dos Governos Federal, Estadual, Municipal e ainda os transportes assaz vultosos por conta do "Fundo de Melhoramentos" e que se acham incluídos no quadro anterior, o transporte de mercadorias toma o aspecto a seguir dicado:

A N O S	Toneladas	Receita
		Cr$
1935	979 361	47.457.600,10
1936	1 027 998	50.437.209,20
1937	1 131 662	54.872.565,40
1938	1 185 740	57.842.319,10
1939	1 351 079	61.520.294,30
1940	1 231 994	54.906.718,90
1941	1 259 199	54.951.277,40
1942	1 409 242	83.367.078,00
1943	1 535 895	89.832.860,00
1944	1 635 831	98.302.953,30

Essa é, pròpriamente, a contribuição do Público, no transporte de mercadorias. Representa a evolução da circulação das mercadorias Rio Grandenses, pelo trilho, numa curva escoimada de influências acidentais. Como se vê, essa linha, continuamente progressiva desde 1934, apresenta em 1940 uma inflexão para, a seguir, elevar-se.

7. TOTAL DA RECEITA DE CUSTEIO

Acrescentando-se aos dados já registados os que resultam das diversas vendas especiais, obtem-se o total da receita em 1944, que comparativamente ao ano anterior e discriminadamente, aparece como segue:

DESIGNAÇÃO	1944	1943
	Cr$	Cr$
Viajantes	37.607.088,00	30.703.220,90
Bagagens	264.673,90	212.692,60
Encomendas	8.975.860,80	6.987.615,20
Animais em trens de viajantes	692.757,40	459.057,70
Animais em trens de carga	9.069.798,40	10.418.888,60
Mercadorias	110.104.288,00	99.859.511,00
Aluguel ou receita dos carros restaurantes	—	—
Manobras de carros e vagões	475.263,00	407.062,80
Percurso e estadias de carros e vagões	660.412,40	199.810,00
Ingressos	141.451,20	124.256,20
Armazenagens	335.305,20	402.307,70
Comissões sôbre cobranças para terceiros	46.316,10	14.445,60
Tomada e entrega a domicílio	537.567,90	383.032,90
Receita de transportes rodoviários	—	—
Rádio, telégrafo e telefone	239.250,30	235.638,80
Concessões	51.716,50	50.936,30
Venda de material inservível	507.824,60	822.018,00
Fornecimento d'água	72.994,20	71.015,10
Fornecimento de energia elétrica	101.764,90	91.039,90
Alugueis de próprios	397.765,30	347.443,90
Taxa ad-valorem	18.912.205,30	13.771.735,60
Receitas diversas	4.401.109,30	3.483.218,40
TOTAL	193.595.412,70	169.044.947,20

Pelos dados acima e como ja se viu, a receita arrecadada em 1944 foi maior do que a verificada em 1943, em Cr$ 24.550.465,50, ou seja + 14,52%.

Eliminando-se no total da receita, tal como foi feito para a parcela referente a mercadorias, tôdas as contas que não sejam as do público, obtêm-se o quadro a seguir:

ANOS	Receita p/c. do público
	Cr$
1935	63.848.468,90
1936	70.101.695,60
1937	79.257.590,00
1938	84.706.670,00
1939	89.601.028,50
1940	87.323.880,20
1941	83.241.804,20
1942	124.110.028,60
1943	136.268.884,30
1944	152.864.791,80

DESPESAS

Como se vê do seguinte demonstrativo, a despesa em 1944 foi maior do que a de 1943 em Cr$ 18.157.552,30, aumento êsse que corresponde a mais Cr$ 9.563.814,70 na verba "Pessoal" e mais Cr$ 8.593.737,60 na verba "Material".

ANOS	Pessoal	Material	Total
	Cr$	Cr$	Cr$
1944	80.613.148,90	98.486.227,60	179.099.376,50
1943	71.049.334,20	89.892.490,00	160.941.824,20
Diferenças em 1944	+ 9.563.814,70 ou + 13,5%	+ 8.593.737,60 ou + 9,6%	+ 18.157.552,30 ou + 11,3%

O acréscimo na rubrica "Pessoal" explica-se, pela melhoria de alguns padrões de vencimentos e de gratificações

de função, pelo aumento de abono familiar, pelo aumento de funcionários e de diaristas.

No que diz respeito a "Material" o aumento de despesa tem sua razão de ser principalmente no aumento do preço dos combustíveis.

1. PESSOAL

Discriminando-se a despesa da verba "Pessoal" pelos Departamentos, obtem-se o quadro a seguir indicado:

DEPARTAMENTOS	1944	1943	Diferenças em 1944
	Cr$	Cr$	Cr$
Administração Central .	8.896.121,50	7.959.424,70	+ 936.696,80
Transporte	36.682.225,10	32.535.871,30	+ 4.146.353,80
Mecânica	13.081.540,50	11.650.041,00	+ 1.431.499,50
Via Permanente	20.978.844,90	17.989.583,40	+ 2.989.261,50
Econômico e Comercial .	974.416,90	914.413,80	+ 60.003,10
TOTAIS	80.613.148,90	71.049.334,20	+ 9.563.814,70

As despesas da 5.ª Divisão — hoje Departamento de Obras Novas — vêm sendo incluídas na despesa do Departamento da Via Permanente, desde a criação daquela divisão, em 1932.

Levando-se em consideração o "Efetivo do Pessoal", apanhado que se refere a todo o pessoal da Viação Férrea, incluindo-se não só os serviços de custeio, mas também os serviços por conta do "Fundo de Melhoramentos", o pessoal do Departamento de Obras Novas, os serviços por conta de terceiros e outros, verifica-se que o total das diárias pagas, nos anos em comparação, foi de:

Em 1944 ..... 5 201 795 ¼
Em 1943 ..... 5 035 904

tendo cabido a cada diária, excluída a gratificação, os valores médios de:

Em 1944 ..... Cr$ 17,32
Em 1943 ..... Cr$ 15,40

Tais números de diárias pagas, considerando-se os mensalistas na base de 360 dias e os diaristas na base de 300 dias, por ano, dão, nos períodos em confronto, os números seguintes de empregados:

Em 1944 ..... 14 927
Em 1943 ..... 14 862

Os empregados distribuem-se, por Departamento, do seguinte modo:

DEPARTAMENTOS	1944	1943
Diretoria e Departamento do Pessoal	230	169
Contrôle e Finanças	419	352
Materiais	643	579
Transporte	6 509	4 252
Mecânica	1 854	1 988
Via Permanente	4 398	4 507
Obras Novas	771	781
Econômico e Comercial	103	2 234
TOTAIS	14 927	14 862
Diferença em 1944	+ 65	

2. MATERIAIS

A despesa na verba "Material" discrimina-se do seguinte modo, nas contas de "Custeio":

DEPARTAMENTOS	1944	1943	Diferenças em 1944
	Cr$	Cr$	Cr$
Administração Central (Diretoria, Departamentos de Contrôle e Finanças e Materiais)	8.198.196,60	7.216.903,50	+ 981.266,10
Transporte	55.030.406,30	52.398.084,40	+ 2.632.321,90
Mecânica	22.748.798,90	17.706.980,50	+ 5.041.818,40
Via Permanente	12.248.709,70	12.290.700,40	— 41.990,70
Econômico e Comercial	260.143,10	279.821,20	— 19.678,10
TOTAIS	98.486.227,60	89.892.490,00	+ 8.593.737,60

EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS

Os índices gerais da eficiência dos serviços, obtidos pelo custo das unidades produzidas, são representados, nos cinco últimos anos, pelos valores que seguem:

ANOS	Custo da tonelada-quilômetro	Custo do trem-quilômetro
	Centavos	Cr$
1940	15,44	14,776 6
1941	16,32	15,828 7
1942	17,36	17,483 9
1943	19,76	19,784 7
1944	20,36	22,606 6
Diferença em 1944 em relação a 1943	+ 0,60	+ 2,821 9

Vem se acentuando o custo do trem-quilômetro e da tonelada-quilômetro transportada como conseqüência da preponderante despesa de custeio.

Os diversos elementos do custo da tonelada-quilômetro de pêso útil retribuído, apreciam-se como segue:

DESPESA PARA:	1944	1943
	Centavos	Centavos
o serviço das estações	1,40	1,27
o serviço das locomotivas	6,47	6,61
o serviço dos trens	1,45	1,38
diversos na despesa de condução	1,10	1,04
a conservação da linha e dependências	3,74	3,61
a conservação do material	4,05	3,51
a administração e diversos	1,87	1,80
as indenizações e diversos	0,27	0,54
o total do custeio	20,36	19,76

A discriminação do custo do trem-quilômetro é a seguinte:

DESPESA PARA:	1944	1943
	Cr$	Cr$
o serviço das estações	1,558 9	1,273 3
o serviço das locomotivas	7,188 6	6,622 4
o serviço dos trens	1,608 4	1,384 6
diversos na despesa de condução	1,222 7	1.042 3
a conservação da linha e dependências	4,148 6	3,610 8
a conservação do material	4,493 9	3.513 6
a administração geral	2,081 9	1,798 5
as indenizações e diversos	0,303 6	0,539 2
o total das despesas de custeio	22,606 6	19,784 7

CONTAS DE CAPITAL

Além dos elementos que precedem e que são referentes às contas de custeio, cabe aquí fazer uma ligeira exposição das contas de capital ou patrimoniais: conta "Fundo de Melhoramentos e conta "Subvenção da União".

1. CONTA "FUNDOS DE MELHORAMENTOS"

A conta "Fundo de Melhoramentos", foi criada pelo Decreto n.º 18 551, de 31 de dezembro de 1928, que promoveu a novação do contrato da Viação Férrea.

a — Recursos e movimento da conta

Os recursos que constituem a conta "Fundo de Melhoramentos", são os seguintes:

1.º — produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos melhoramentos;

2.º — produto de uma taxa adicional de dez por cento sôbre as tarifas, que estiverem em vigor;

3.º — outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelas reservas dêsse fundo.

Durante o exercício de 1944, o movimento da conta "Fundo de Melhoramentos" foi o seguinte:

	Cr$
Receita ordinária	24.114.767,60
Despesa ordinária	8.627.067,20
Saldo do ano	15.487.700,40
Saldo do ano de 1943	15.860.019,05
Saldo do ano de 1942	23.646.234,40

Até 31 de dezembro de 1944 a receita acumulada proveniente dos itens 1 e 2, elevou-se a Cr$ 216.934.704,20 e a despesa acumulada a Cr$ 301.570.312,90, havendo pois a diferença de Cr$ 84.635.608,70 de despesa sôbre a receita.

O vulto dos melhoramentos a executar, desproporcionadamente superior à arrecadação proveniente dos itens 1 e 2 obrigou o Estado a lançar mão da faculdade prevista no item 3. No decurso do ano de 1944 e por sugestão do Departamento Nacional de Estradas de Ferro o valor do Ramal Giruá — Santa Rosa, na importância de Cr$ 6.300.795,70 foi considerado como sendo de contribuição do Estado. São, pois, de responsabilidade do Estado as seguintes contas:

		Cr$
a)	Apólices a resgatar — Variante Barreto a Diretor Pestana	34.938.283,30
b)	Empréstimo para a construção do Ramal Severino Ribeiro a Quaraí	8.481.817,70
c)	Valor do Ramal Giruá — Santa Rosa	6.300.795,70
	Total	49.720.896,70

Os recursos provenientes dos itens 1.º, 2.º e 3.º somam, pois, a Cr$ 216.934.704,20 + 49.720.896,70 = Cr$ 266.655.600,90, excedendo a Despesa sôbre a Receita em Cr$ 34.914.712,00.

2. CONTA "SUBVENÇÃO DA UNIÃO"

O Decreto-Lei n.º 552, de 12 de julho de 1938, autorizou o Govêrno Federal a conceder a subvenção de 200 milhões de cruzeiros para o reaparelhamento da Viação Férrea, em quotas anuais de 20 milhões de cruzeiros. Nos exercícios de 1939 a 1944 foram recebidos Cr$ 120.000.000,00.

A despesa realizada assim se distribui:

	Cr$
1944	11.392.726,70
1943	11.400.804,20
1942	18.703.177,80
1941	35.995.866,60
1940	12.541.104,91
1939	9.511.248,30
Total até 31 - 12 - 1944	99.544.928,50

O movimento total desta conta é, pois, até 31 - 12 - 1944:

	Cr$
Importância recebida ..	120.000.000,00
Despesas efetuadas	99.544.928,50
Saldo	20.455.071,50

SERVIÇOS JURÍDICOS

Em 1944, entraram nos Serviços Jurídicos 659 novos expedientes. Foram exarados pareceres, prestadas e pedidas informações e expedida correspondência em número de 926, com a seguinte discriminação:

Acidentes	255
Abono familiar	7
Admissão de empregados	1
Caixa de Aposentadoria e Pensões	11
Casas, armazéns e terrenos	6
Certidões e atestados	23
Contratos	54
Correção de nomes	84
Custas processuais	43
Combustíveis	1
Demissões	8
Desapropriações	92
Despesas extraordinárias	18
Desvios particulares	3
Diferenças de fretes	1

Diversos	43
Falecimento de empregados	11
Fianças e cauções	6
Gratificações adicionais	47
Indenizações diversas	14
Inquéritos	9
Impostos e taxas	6
Licenças	31
Mercadorias	7
Promoções	6
Publicações, aquisição de volumes e renovação de assinaturas	7
Punições disciplinares	1
Passagens e passes	3
Requisição de empregados	49
Requisição de leitos	33
Relatório	1
Remoção e permutas	3
Serviço Militar	7
Seguros	1
Sociedades ferroviárias	1
Transportes em serviços públicos	1
Vencimentos	28
Vagões	3
Variantes	1
TOTAL	926

Além do que foi explanado linhas acima, os Serviços Jurídicos acompanharam, durante o ano de 1944, 20 processos criminais que a Justiça Pública moveu contra empregados da Rêde, por delitos culposos, de acidentes do tráfego, no foro desta capital e do interior do Estado. Dêstes, cinco já foram julgados, tendo sido os respectivos acusados absolvidos, e os restantes encontram-se, ainda, em andamento.

COMISSÃO DE REAPARELHAMENTO

Esta Comissão, que tem a atribuição de estudar o reaparelhamento do parque do material de tração e oficinas mecânicas, apresentou, durante o ano de 1944, os seguintes trabalhos:

Estudo e Ante-Projeto de Oficinas Centrais de Locomotivas, Veículos-motores e Serviços Industriais, precedido de

um estudo sôbre a localização e instalação da fôrça motriz.

Ante-Projeto de uma Fundição Central para a Viação Férrea, pertencente ao grupo das oficinas centrais.

Em Dezembro de 1944, o eng.º Frederico Von Bock, chefe da Comisnão de Reaparelhamento, foi designado para, em comissão com o eng.º Antonio Gonçalves Chaves, Assistente do Departamento de Mecânica, ir ao Rio de Janeiro verificar, no Departamento Nacional de Estradas de Ferro, as especificações técnicas, apresentadas pelas fábricas American Locomotive Company e The Baldwin Locomotive Works, para a construção da locomotiva Northern, apropriadas para a utilização do carvão nacional, encomendadas pelo Govêrno da União e das quais 27 se destinariam à Viação Férrea.

Êsses engenheiros apresentaram, em relatório ao sr. eng.º Artur Pereira de Castilho, diretor geral do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, sugestões sôbre algumas alterações que deveriam ser feitas nas especificações das fábricas ções das fábricas fornecedoras.

Estas especificações tomaram por base as Especificações Técnicas n. 15, desenhos esquemáticos ns. I-C-607, para locomotivas Mountain, e I-C-608, para locomotivas Northern, elaboradas pelo eng.º Frederico Von Bock, chefe da Comissão de Reaparelhamento, em abril de 1941.

Prosseguiram outros estudos para elaboração de projetos de Depósitos de Locomotivas.

DEPARTAMENTO NACIOANAL DE ESTRADAS DE FERRO

Durante o ano de 1944, continuou na Chefia do Distrito Fiscal de Pôrto Alegre — Departamento Nacional de Estradas de Ferro — o Eng.º José Marques Vianna, com quem a Administração da Viação Férrea manteve sempre as mais amistosas e cordiais relações. Essa circunstância, que propicia o melhor ambiente ao serviço, é extensiva também a todos os engenheiros e funcionários dêsse importantes órgão federal. Sua ação, exercida de acôrdo com as normas legais e contratuais, teve sempre a maior facilidade por parte da Viação Férrea, e, assim, tôdas as questões de interêsse recíproco foram resolvidas com a maior harmonia.

COMISSÃO DE RÊDE

Continuou em serviço junto à Viação Férrea a Comissão de Rêde, constituída de oficiais do Exército e de engenheiros

da Estrada, sob a chefia do ilustre militar Coronel Armando Nestor Cavalcanti.

Por parte da Viação Férrea continuaram em suas funções, como Comissário Técnico, o eng.º João Corrêa Pires, e, como Adjunto do Comissário Técnico, o eng.º Pantaleão José Pinto de Moraes.

QUADRO ADMINISTRATIVO DA DIRETORIA

O quadro administrativo da Diretoria da Viação Férrea, em 1944, esteve assim constituído:

Diretor	— Coronel Eng.º João Valdetaro de Amorim e Mello, até 3 de agôsto.
	— Tenente Coronel José Diogo Brochado da Rocha, de 28 de agôsto até findar o ano.
Subdiretor	— Eng.º José Simeão Soeiro de Souza, de 1.º a 17 de janeiro.
	— Eng.º Aymoré Soares Drummond de Macedo, de 29 de janeiro.
	— Eng.º Homero Dias, designado para responder pelo cargo, durante o impedimento do titular, de 6 de novembro até 31 de dezembro.
Chefe de Departamento em Comissão de Estudos	— Eng.º Frederico von Bock.
Assistente do Diretor	— Eng.º Pantaleão José Pinto de Moraes.
Assistente do Subdiretor	— Eng.º Agrônomo Hugo Rodrigues d'Avila.
Oficial de Gabinete	— Eng.º Júlio Alfredo Crespo Lorenzoni.
Chefe dos Serviços Jurídicos	— Bel. Abraão Lincoln Martins.
Oficial de Gabinete	— Sr. Hector Oscar Teixeira.
Chefe do Expediente	— Sr. José Chieza Bassi.

DEPARTAMENTO DE CONTROLE E FINANÇAS

Índice da matéria contida no relatório

Páginas

I — RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO 37
II — MOVIMENTO FINANCEIRO 63
III — ANÁLISES DAS PRINCIPAIS CONTAS 64
1. Bens patrimoniais 64
2. Melhoramentos 66
3. Reaparelhamento por conta da Subvenção da União 68
4. Govêrno Federal 69
5. Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul 71
6. Trabalhos e Fornecimentos 75
7. Construção do trecho de Vila Nova ao Matadouro Modêlo 76
8. Construção do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos 76
9. Estudos do ramal de Bento Gonçalves a Passo Fundo 77
10. Govêrno Estadual — Conta Exploração 77
11. Direção Geral do Pôrto e Barra do Rio Grande 77
12. Comissão Estadual de Mineração de Carvão 78
13. Almoxarifado 78
14. Contas a pagar 81
15. Municipalidades 82
16. Contas a receber 82
17. Ferro Carril Central del Uruguay Ltd. 83
18. Jewish Colonisation Association 83
19. Rêde de Viação Paraná — Santa Catarina 84
20. Companhia Seguradora Brasileira 84
21. Tráfego Mútuo Rodoviário 84
22. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea 86
23. Caixa de Aposentadoria e Pensões 87
24. Associações Ferroviárias beneficentes 88
25. Seguro Coletivo dos funcionários 89

Páginas

26. Banco do Brasil — Pôrto Alegre 89
27. Banco do Brasil — Rio de Janeiro 94
28. Banco do Brasil — Rio Grande 96
29. Banco do Brasil — c/caução 98
30. Banco do Rio Grande do Sul 98
31. Banco do Rio Grande do Sul — c/aviso 90 dias 99
32. Banco do Rio Grande do Sul — c/resgate da Variante Barreto-Diretor A. Pestana 100
33. Títulos a pagar 101
34. Depósitos para abertura de créditos 101
35. Cia. Carbonífera Minas do Butiá 102
36. Indenizações a pagar 102
37. Legião Brasileira de Assistência 103
38. Cauções de empregados 103
39. Selos para obrigações de guerra 104
40. Provisões para riscos diversos 105

IV — QUADRO ADMINISTRATIVO 106

DEPARTAMENTO DE CONTROLE E FINANÇAS

Sr. Diretor -

Tenho a honra de passar as vossas mãos o relatório dos serviços afetos ao Departamento de Contrôle e Finanças relativo ao exercício de 1944.

Como era de se prever, perdurando o conflito mundial, foi ainda o vulto da despesa que caracterizou o exercício. Se por um lado o reajustamento das Tarifas pôsto em vigor a 1.º de fevereiro de 1942 e a fraca concorrência Rodoviária e Marítima permitiram uma quasi que duplicação do valor da Receita em relação aos anos de 1939 — 1940 — 1941, por outro lado, o encarecimento do custo da vida exigia alguma medida tendente a melhorar a precária situação do ferroviário.

Assim é que, segundo autorização do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, exarada a 15/12/1944, do saldo verificado no exercício — Cr$ 14.496.036,20 — foi retirado 50% ou seja Cr$ 7.248.018,10 para pagamento de uma gratificação ao pessoal.

Para todos os efeitos porém, com exceção do que diz respeito à Conta de Capital, os dados constantes do relatório, são os que se verificariam si o saldo do exercício houvesse sido mantido intacto.

I — Resultado da Exploração do Tráfego

O resultado da exploração do tráfego, em 1944, foi o seguinte:

	Cr$
Receita bruta	193.595.412,70
Despesa de custeio	179.099.376,50
Saldo	14.496.036,20

	Cr$
Coeficiente de tráfego	92,51 %
Receita orçada em 1944	160.350.000,00
Receita arrecadada em 1944	193.595.412,70
Diferença para mais da orçada	33.245.412,70
Despesa orçada para 1944	160.350.000,00
Despesa realizada em 1944	179.099.376,50
Diferença para mais da orçada	18.749.376,50

Resultados por mês, em 1944

Quadro F-1

MESES	Receita	Despesa	Saldo	Déficit	Coeficiente
	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Janeiro	15.330.188,10	13.727.956,70	1.602.231,40	—	89,55 %
Fevereiro	14.886.688,30	13.622.886,10	1.263.802,20	—	91,51 %
Março	15.990.296,60	14.262.794,00	1.727.502,60	—	89,20 %
Abril	15.454.563,30	13.290.113,90	2.164.449,40	—	85,99 %
Maio	17.253.587,60	14.225.858,80	3.027.728,80	—	82,45 %
Junho	17.546.887,70	14.879.054,80	2.667.832,90	—	84,80 %
Total do 1.° semestre	96.462.211,60	84.008.664,30	12.453.547,30	—	87,09 %
Julho	16.253.929,60	15.034.022,80	1.219.906,80	—	92,49 %
Agôsto	15.901.078,60	15.801.941,60	99.137,00	—	99,38 %
Setembro	15.291.647,30	16.072.746,70	—	781.099,40	105,11 %
Outubro	15.421.650,90	16.630.365,30	—	1.280.714,40	107,84 %
Novembro	16.873.752,90	16.404.053,00	469.699,90	—	97,21 %
Dezembro	17.391.141,80	15.147.582,80	2.243.559,00	—	87,09 %
Total do 2.° semestre	97.133.201,10	95.090.712,20	4.032.302,70	1.989.813,80	97,90 %
Total do ano	193.595.412,70	179.099.376,50	14.496.036,20	—	92,51 %
Média mensal	16.132.951,00	14.924.948,00	1.208.003,00	—	—

Discriminação da receita, por espécie, no último qüinqüênio

Quadro F-2

TÍTULOS	1940	1941	1942	1943	1944
	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Viajantes	21.445.964,70	18.628.182,30	24.828.105,00	30.703.220,90	37.607.088,00
Bagagens	239.921,40	170.238,20	217.993,60	212.692,60	264.673,90
Encomendas	3.895.129,90	3.428.806,50	5.407.758,70	6.987.615,20	8.975.860,80
Mercadorias	63.464.427,40	60.759.249,30	92.885.626,50	99.859.511,00	110.104.288,00
Animais em trens de viajantes	361.187,10	311.655,20	473.442,10	459.057,70	692.757,40
Animais em trens de carga	8.828.039,70	7.179.688,20	11.480.838,00	10.418.888,60	9.069.798,40
Rádio, telégrafo e telefone	195.415,70	202.444,90	224.193,60	235.638,80	239.250,30
Armazenagens	191.614,50	175.820,50	224.470,20	402.307,70	335.305,20
Taxa ad-valorem	7.863.228,70	8.135.090,10	11.152.698,40	13.771.735,60	18.912.205,30
Rendas diversas	2.549.141,20	2.577.700,90	4.457.349,70	5.994.279,10	7.394.185,40
TOTAIS	109.034.070,30	101.568.876,10	151.352.475,80	169.044.947,20	193.595.412,70

NOTA: Em virtude de nova classificação de contas, os títulos "Viajantes" e "Mercadorias", a contar de 1940, aparecem acrescidos, respectivamente, das parcelas correspondentes a "Leitos e poltronas" e "Cargas, descargas, baldeação, expediente e notas" as quais, pelo critério anterior, estariam incluídas no título "Rendas diversas".

Desde a data da encampação, pelo Govêrno do Estado, os resultados foram os seguintes:

Quadro F-3

ANOS	Receita	Despesa	Saldo	Déficit	Coeficientes
	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1920 — 6 meses	9.396.385,35	9.658.552,69	—	262.167,34	102,79 %
1921	31.758.541,99	30.230.737,68	1.527.804,31	—	95,19 %
1922	35.777.771,02	34.836.213,72	941.557,30	—	97,37 %
1923	35.596.644,65	39.475.139,41	—	3.878.494,76	110,90 %
1924	42.819.252,70	46.619.488,11	—	3.800.229,32	108,88 %
1925	53.124.937,08	56.511.839,52	—	3.386.902,44	106,38 %
1926	51.612.356,81	55.364.602,53	—	3.752.245,72	107,27 %
1927	63.560.529,88	61.925.159,14	1.635.370,74	—	97,43 %
1928	68.636.240,01	66.154.306,56	2.481.933,45	—	96,38 %
1929	76.072.843,78	70.866.275,74	5.206.568,04	—	93,15 %
1930	65.559.588,45	66.870.250,40	—	1.310.661,95	102,00 %
1931	59.827.896,28	61.931.660,09	—	2.103.763,81	103,52 %
1932	61.234.727,15	61.062.288,58	172.438,57	—	99,72 %
1933	69.044.248,31	63.026.922,26	6.017.326,05	—	91,28 %
1934	73.612.015,17	64.118.074,08	9.493.941,09	—	87,10 %
1935	80.190.190,22	66.127.606,30	14.062.583,92	—	82,46 %
1936	27.346.553,40	75.144.848,07	12.201.705,33	—	86,03 %
1937	100.314.000,25	87.135.000,15	13.179.000,10	—	86,86 %
1938	104.117.900,25	108.744.942,40	—	4.627.042,15	104,44 %
1939	110.324.698,70	107.945.475,70	2.379.223,00	—	97,84 %
1940	109.034.070,30	109.783.041,00	—	748.970,70	100,69 %
1941	101.568.876,10	105.283.748,30	—	3.714.872,20	103,66 %
1942	151.352.475,80	136.033.209,10	15.319.266,70	—	89,88 %
1943	169.044.947,20	160.941.824,20	8.103.123,00	—	95,21 %
1944	193.595.412,70	179.099.376,50	14.496.036,20	—	92,51 %
TOTAIS	2.004.523.109,64	1.924.890.582,23	79.632.527,41	—	96,03 %

NOTA: Êste quadro aparece com algumas alterações, em comparação com os resultados de anos anteriores, em virtude do ajuste de certas contas entre os Contratantes (1920, 1921 e 1922), bem como por fôrça de diversas glosas feitas pelas Juntas de Tomadas de Contas.

Discriminação da receita pelas diversas contas

Quadro F-4

CONTAS	1944		1943	
	Receita	% do total	Receita	% do total
	Cr$		Cr$	
Público	152.864.791,80	91,69	136.268.884,30	91,68
Govêrno Federal	11.127.641,50	6,67	7.391.430,50	4,97
Governos Estaduais, Municipais e Emprêsas	2.675.813,50	1,61	3.537.239,30	2,38
Fundo de Melhoramentos e Subvenção da União	46.219,70	0,03	1.443.431,90	0.97
TOTAL	166.714.466,50	100,00	148.640.986,00	100,00
Rendas diversas	26.880.946,20	—	20.403.961,20	—
TOTAL DA RECEITA	193.595.412,70	—	169.044.947,20	—

Demonstração da despesa de custeio, por semestre e por Departamento, em 1944

Quadro F-5

TÍTULOS	Pessoal	Material	Despesas Diversas	Total	% do total
1.º semestre	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	
Administração Central	4.239.968,50	628.525,70	3.147.274,20	8.015.768,40	9,54
Tráfego (Secção Comercial)	473.889,00	74.908,30	52.372,00	601.169,30	0,72
Movimento e Tração	17.678.764,60	24.013.769,70	1.009.078,70	42.701.613,00	50,83
Conservação do material rodante	6.319.830,90	8.983.091,70	1.607.280,40	16.910.203,00	20,13
Via Permanente e Edifícios	10.191.230,10	4.990.829,90	597.850,60	15.779.910,60	18,78
TOTAL DO 1.º SEMESTRE	38.903.683,10	38.691.125,30	6.413.855,90	84.008.664,30	100,00
2.º semestre					
Administração Central	4.656.389,30	893.619,00	3.528.514,40	9.078.522,70	9,55
Tráfego (Secção Comercial)	500.527,90	78.848,50	54.014,30	633.390,70	0,66
Movimento e Tração	19.003.460,50	28.716.765,70	1.290.792,30	49.011.018,40	51,54
Conservação do material rodante	6.761.709,60	10.364.188,20	1.794.238,60	18.920.136,40	19,90
Via Permanente e Edifícios	10.787.614,80	5.995.604,60	664.424,60	17.447.644,00	18,35
TOTAL DO 2.º SEMESTRE	41.709.702,10	46.049.026,00	7.331.984,10	95.090.712,20	100,00
Total do ano					
Administração Central	8.896.357,80	1.522.144,70	6.675.788,60	17.094.291,10	9,54
Tráfego (Secção Comercial)	974.416,90	153.756,80	106.386,30	1.234.560,00	0,69
Movimento e Tração	36.682.225,10	52.730.535,40	2.299.870,90	91.712.631,40	51,21
Conservação do material rodante	13.081.540,50	19.347.279,90	3.401.519,00	35.830.339,40	20,01
Via Permanente e Edifícios	20.978.844,90	10.986.434,50	1.262.275,20	33.227.554,60	18,55
TOTAL GERAL	80.613.385,20	84.740.151,30	13.745.840,00	179.099.376,50	100,00

Demonstração da receita de 1944, por semestre

Quadro F-6

TÍTULOS	Viagens ou toneladas	Viajantes-quilômetro ou toneladas-quilômetro	Receita	% do total
1.º semestre			Cr$	
Viajantes	1 677 657	167 917 861	18.700.886,40	19,39
Bagagens	415	165 240	140.172,50	0,14
Encomendas	23 584	5 141 238	4.011.143,60	4,16
Mercadorias	862 486	334 759 216	54.329.986,10	56,32
Animais em trens de viajantes	1 984	489 203	333.507,90	0,35
Animais em trens de carga	74 567	28 377 736	5.531.915,70	5,73
Receita complementar e acessória	—	—	13.414.599,40	13,91
TOTAL DO 1.º SEMESTRE ..	—	—	96.462.211,60	100,00
2.º semestre				
Viajantes	1 817 423	161 628 770	18.906.201,60	19,47
Bagagens	347	154 808	124.501,40	0,13
Encomendas	26 746	6 399 911	4.964.717,20	5,11
Mercadorias	896 822	317 547 929	55.774.301,90	57,42
Animais em trens de viajantes	2 435	575 615	359.249,50	0,37
Animais em trens de carga	39 694	21 469 423	3.537.882,70	3,64
Receita complementar e acessória	—	—	13.466.346,80	13,86
TOTAL DO 2.º SEMESTRE ..	—	—	97.133.201,10	100,00
Total do ano				
Viajantes	3 495 080	329 546 631	37.607.088,00	19,42
Bagagens	762	320 048	264.673,90	0,14
Encomendas	50 330	11 541 149	8.975.860,80	4,64
Mercadorias	1 759 308	652 307 145	110.104.288,00	56,87
Animais em trens de viajantes	4 419	1 064 818	692.757,40	0,36
Animais em trens de carga	114 261	49 847 159	9.069.798,40	4,68
Receita complementar e acessória	—	—	26.880.946,20	13,89
TOTAL GERAL.	—	—	193.595.412,70	100,00

Discriminativo das mercadorias cujos transportes foram remuneradores, em 1944, isto é, produziram receita superior ao custo médio da tonelada-quilômetro (Cr$ 0,203.556) comparadas com as do ano anterior

Quadro F-7

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1944	1943	1944	1943
Agricultura			Cr$	Cr$
Café	1 955 210	1 541 708	0,218	0,205
Fumo	12 255 347	8 744 910	0,270	0,265
Nozes, amêndoas, côcos, pinhões, etc.	110 190	164 950	0,263	0,179
Minas				
Enxôfre	507 305	209 583	0,208	0,206
Gasolina	4 646 183	3 023 814	0,315	0,307
Gasolina e querosene em vagões-tanques	251 477	42 640	0,301	0,271
Querosene	2 247 117	1 017 704	0,329	0,326
Manufaturas				
Produtos não codificados	6 291 178	5 709 030	0,343	0,334
Aço, ferro, etc. em barras, chapas ou vergalhões	3 859 434	3 223 725	0,226	0,228
Acessórios para automóveis	219 394	284 218	0,696	0,631
Ácidos diversos para fins industriais	158 941	133 509	0,370	0,376
Aguardente e alcool	3 434 527	3 119 849	0,295	0,304
Aparelhos sanitários	333 231	258 874	0,371	0,359
Arames liso e farpado	953 203	538 205	0,232	0,239
Balaios, cestas e vassouras	524 130	502 418	0,216	0,210
Banha vegetal	1 987 991	465 970	0,242	0,250
Barrís vazios	1 754 295	1 358 487	0,257	0,251
Borracha (artigos de)	33 372	71 613	0,517	0,441
Bebidas estrangeiras	20 058	13 080	0,484	0,593
Calçados	1 110 885	1 072 553	0,312	0,327
Camas, fogões e móveis metálicos	323 692	162 111	0,385	0,440
Canos metálicos diversos	184 108	409 756	0,392	0,345
Cantaria	183 830	193 019	0,447	0,373
Caramelos e Bombons	775 544	732 008	0,274	0,287
Carrapaticidas	644 468	343 625	0,249	0,281
Charutos e cigarros	630 529	585 421	0,728	0,721
Chapéus e roupas feitas	428 594	472 875	0,729	0,672
Conservas enlatadas ou em vidros	6 072 983	7 012 498	0,257	0,250

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1944	1943	1944	1943
			Cr$	Cr$
Conservas não enlatadas	983 299	752 761	0,239	0,204
Couros curtidos	602 535	457 341	0,373	0,400
Doces, compotas e passas	982 204	917 567	0,257	0,327
Drogas e medicamentos	1 340 772	1 128 821	0,538	0,522
Especiarias	319 003	169 721	0,436	0,617
Espelhos, perfumarias, etc.	654 279	554 815	0,556	0,649
Ferragens	2 993 242	1 937 621	0,486	0,585
Fôlhas de flandres e têlhas de zinco	650 605	129 822	0,345	0,324
Formicidas e inseticidas	438 417	241 530	0,204	0,193
Louças e obras de vidro	918 532	594 116	0,638	0,697
Louças de barro e manilhas	679 797	518 737	0,218	0,242
Máquinas e instrumentos para fins agrícolas	789 447	542 209	0,217	0,210
Máquinas para fins industriais	930 136	1 370 948	0,326	0,325
Máquinas diversas	1 100 697	1 126 733	0,393	0,431
Massas alimentícias	584 549	643 364	0,296	0,278
Material elétrico e aparelhos	572 901	598 915	0,521	0,426
Móveis novos	1 004 532	967 289	0,593	0,541
Mudanças	1 848 351	1 498 685	0,228	0,246
óleos vegetais comestíveis	628 910	352 013	0,208	0,242
óleos vegetais não comestíveis	477 327	312 024	0,331	0,404
Papel	1 844 201	1 553 603	0,235	0,250
Fósforos	325 430	369 311	0,663	0,640
Sabão e velas	1 839 897	2 031 703	0,303	0,302
Sacos de aniagem e outros	3 219 368	1 661 266	0,212	0,216
Salames	14 507	38 742	0,210	0,274
Soda cáustica	938 936	728 003	0,246	0,248
Sulfato de cobre	153 974	203 118	0,215	0,216
Tecidos nacionais e estrangeiros	2 321 661	2 129 085	0,625	0,668
Tintas e vernizes	1 093 187	640 702	0,596	0,546
Vasilhame não especificado	1 268 588	1 403 144	0,388	0,411
Veículos: automóveis armados	116 882	56 133	0,760	0,786
Veículos: automóveis desarmados	941	8 241	0,744	0,936
Veículos diversos armados	157 196	90 324	0,318	0,407
Veículos diversos desarmados	124 778	123 853	0,343	0,336
Vidro em placas ou chapas	182 357	102 759	0,398	0,371
Produtos de animais				
Bacalhau e similares	6 527	452	0,308	0,335
Banha	3 270 893	2 966 892	0,231	0,247
Charque	13 505 733	6 884 119	0,234	0,236
Crina animal	227 927	218 526	0,269	0,295
Couros frescos, secos ou salgados	7 623 012	7 936 229	0,221	0,207
Graxa e sebo	7 876 385	5 048 789	0,211	0,214
Lã	7 792 369	8 257 849	0,337	0,302
Toucinho	589 074	464 044	0,213	0,221

No quadro que segue, vêm-se as mercadorias cujos transportes foram superiores a 10 000 toneladas, no ano de 1944. Êsse quadro tem especial importância, pois nele, se podem procurar os produtos de resistência na circulação da Rêde, que são aqueles transportados sob fretes remuneradores, isto é, de receita por tonelada-quilômetro superior ao custo da mesma unidade (Cr$ 0,203 556). Êsses produtos, conforme se verifica foram os seguintes: FUMO — GASOLINA — PRODUTOS NÃO CODIFICADOS — CONSERVAS ENLATADAS OU EM VIDROS — BANHA — CHARQUE — COUROS FRESCOS, SECOS OU SALGADOS — GRAXA E SEBO — LÃ. — Além dêsses produtos aparece o título — BOVINOS GRANDES, que também apresentou transporte remunerador.

Grandes transportes (mais de 10 000 Toneladas) da Viação Férrea em 1944, comparados com os de 1943

Quadro F-8

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		RECEITA POR TON.-KM		PERCURSO MÉDIO	
	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943
Agricultura					Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Km	Km
Açúcar	58 180	49 536	25 562 852	21 681 462	4.915.159,20	4.209.672,80	0,192	0,194	439	438
Alfafa	11 958	12 036	4 068 727	5 336 754	653.703,30	779.434,50	0,161	0,146	340	443
Arroz beneficiado	107 788	67 525	37 126 241	25 516 326	4.682.198,10	3.012.328,20	0,126	0,118	344	378
Arroz com casca	87 862	48 046	16 270 662	6 325 386	1.785.539,50	782.739,00	0,110	0,124	185	132
Batatas	16 033	14 284	3 452 646	3 967 640	396.129,60	435.935,70	0,115	0,110	215	278
Erva mate	11 686	12 108	5 324 041	5 711 334	893.556,60	945.534,90	0,168	0,166	456	472
Farinha de mandioca	24 498	20 382	7 451 490	7 395 805	732.483,60	655.496,10	0,098	0,089	304	363
Farinha de trigo	40 180	40 496	12 633 084	9 331 965	1.872.160,30	1.564.997,90	0,148	0,168	314	228
Farinhas, farelos e fubás diversos	15 935	10 164	4 823 107	2 302 081	458.805,60	246.153,00	0,095	0,107	303	226
Feijão	59 524	43 790	37 618 150	21 872 944	2.789.580,20	1.717.672,80	0,074	0,079	632	499
Fumo	24 764	19 312	12 255 347	8 744 910	3.313.190,30	2.317.952,90	0,270	0,265	495	453
Linho	20 308	13 232	11 701 944	7 173 110	1.018.561,10	668.505,20	0,087	0,093	576	538
Milho	29 415	21 382	12 229 844	13 397 683	868.577,20	840.491,50	0,071	0,063	416	627
Trigo em grão	44 384	77 243	25 034 457	41 315 741	2.073.705,70	3.417.299,60	0,083	0,083	564	535
Matas										
Lenha	87 334	104 732	5 238 236	6 416 450	931.946,70	1.070.268,20	0,178	0,167	60	61
Madeira	252 752	297 628	108 850 051	139 659 454	16.246.697,40	20.645.198,70	0,149	0,148	431	469
Minas										
Areia	42 425	56 486	4 012 293	4 045 936	478.645,00	475.619,60	0,119	0,118	95	72
Cal	15 700	16 849	4 612 743	5 330 323	576.996,90	623.693,10	0,125	0,117	294	316
Carvão de pedra nacional	27 626	21 839	7 869 248	7 578 170	491.684,10	447.725,80	0,062	0,059	285	347
Cimento	23 101	16 632	10 417 634	6 809 712	1.386.586,80	1.027.644,00	0,133	0,151	451	409
Gasolina	10 764	6 547	4 646 183	3 023 814	1.462.996,20	929.302,60	0,315	0,307	432	462
Óleos minerais	12 610	8 749	6 472 376	4 446 884	1.044.647,40	743.145,60	0,161	0,167	513	508
Pedra calcárea	12 658	16 585	7 065 608	8 561 539	523.977,80	697.587,10	0,074	0,081	558	516

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		RECEITA POR TON. - KM		PERCURSO MÉDIO	
	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943
					Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Km	Km
Pedras para construção e outras	32 406	36 899	2 159 630	2 332 119	265.647,50	271.753,90	0,123	0,117	67	63
Sal	56 518	52 119	24 341 483	23 427 751	3.058.170,30	2.951.237,90	0,126	0,126	431	450
Manufaturas										
Produtos não codificados	15 270	14 343	6 291 178	5 709 060	2.158.206,30	1.909.172,50	0,343	0,334	412	398
Adubos orgânicos ...	12 562	15 090	6 557 385	6 963 767	374.209,00	364.425,70	0,057	0,052	522	461
Cerveja	21 627	15 208	9 439 125	6 549 257	1.849.880,20	1.310.584,40	0,196	0,200	436	431
Conservas enlatadas ou em vidros	13 724	12 925	6 072 983	7 012 498	1.559.827,50	1.751.203,20	0,257	0,250	443	543
Garrafas vazias	12 668	10 959	3 367 432	2 942 493	485.692,50	408.564,80	0,144	0,139	266	269
Tijolos, têlhas e ladrilhos	43 138	49 311	8 374 933	7 810 244	813.498,60	797.773,30	0,097	0,102	194	158
Vasilhame em retôrno	15 543	9 691	6 850 888	4 292 245	867.324,00	557.600,00	0,127	0,130	441	443
Vinho nacional em garrafas	11 509	8 852	5 107 185	3 200 144	716.451,10	475.320,70	0,140	0,149	444	278
Vinho nacional em barrís	49 158	52 402	23 237 018	24 827 093	3.129.058,80	3.296.983,70	0,135	0,133	473	474
Produtos de animais										
Banha	10 087	10 030	3 270 893	2 966 892	756.174,80	733.213,60	0,231	0,247	324	296
Charque	29 199	15 749	13 505 733	6 884 119	3.154.715,70	1.624.458,50	0,234	0,236	463	437
Couros frescos, secos ou salgados	18 186	17 436	7 623 012	7 936 229	1.687.534,90	1.640.873,00	0,221	0,207	419	455
Graxa e sebo	15 966	13 065	7 876 385	5 048 789	1.662.208,30	1.079.398,90	0,211	0,214	493	386
Lã	18 490	15 305	7 792 369	8 257 849	2.622.585,20	2.493.934,60	0,337	0,302	421	540
Animais por conta do público										
Bovino grandes	82 521	113 633	33 176 434	37 376 771	6.672.086,90	7.850.182,30	0,201	0,210	402	329
Suínos	23 171	14 840	13 585 238	6 604 723	1.796.089,80	983.469,40	0,132	0,149	586	445

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro

Quadro F-9

MESES	1944	1943
	Cr$	Cr$
Janeiro	0,177 792	0,152 936
Fevereiro	0,185 891	0,191 987
Março	0,189 508	0,178 200
Abril	0,181 385	0,178 062
Maio	0,178 202	0,201 905
Junho	0,200 982	0,234 914
Julho	0,218 776	0,246 670
Agôsto	0,226 566	0,206 221
Setembro	0,243 649	0,208 418
Outubro	0,238 121	0,203 390
Novembro	0,215 774	0,194 746
Dezembro	0,197 575	0,186 551
TOTAL DO ANO	0,203 556	0,197 572

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro, desde 1920

Quadro F-10

ANOS	Despesas	ANOS	Despesas
	Cr$		Cr$
1920	0,107 591	1932	0,156 660
1921	0,144 495	1933	0,157 626
1922	0,125 559	1934	0,144 133
1923	0,133 769	1935	0,133 590
1924	0,133 918	1936	0,140 932
1925	0,144 236	1937	0,145 419
1926	0,150 118	1938	0,172 506
1927	0,153 638	1939	0,151 923
1928	0,154 092	1940	0,154 417
1929	0,143 474	1941	0,163 227
1930	0,162 685	1942	0,173 612
1931	0,160 324	1943	0,197 572
		1944	0,203 556

Dados estatísticos desde 1920

Quadro F-11

ANOS	Extensão média em tráfego (Km)	Número de viajantes			Bagagens (toneladas)	Encomendas (toneladas)	Número de animais		Mercadorias (toneladas)
		1.ª classe	2.ª classe	total			em trens de viajantes	em trens de carga	
1920	2 252,791	828 401	409 653	1 238 054	1 726	28 841	17 112	110 943	644 724
1921	2 279,973	710 939	466 117	1 177 056	1 948	17 715	11 761	104 338	660 950
1922	2 402,745	725 201	620 321	1 345 522	2 509	17 206	11 184	114 051	778 274
1923	2 430,555	756 813	739 982	1 496 795	4 410	17 416	18 019	171 382	802 425
1924	2 513,334	914 104	882 996	1 797 100	7 559	24 934	17 334	188 242	807 461
1925	2 606,275	981 612	960 706	1 942 318	8 400	31 174	16 661	180 880	873 065
1926	2 606,275	977 504	955 234	1 932 738	4 971	26 873	13 445	79 597	862 823
1927	2 606,275	843 482	971 264	1 814 746	3 160	23 253	11 572	73 286	921 192
1928	2 613,478	856 499	1 129 029	1 985 528	2 351	24 670	8 072	130 082	940 259
1929	2 648,498	834 762	1 276 284	2 111 046	1 921	23 975	7 733	182 474	1 013 353
1930	2 648,180	683 903	1 238 098	1 922 001	1 718	22 961	7 986	280 657	788 765
1931	2 652,687	619 322	1 161 502	1 780 824	1 617	21 696	5 566	193 271	801 290
1932	2 709,482	543 904	961 904	1 505 808	1 262	24 458	11 674	147 067	959 785
1933	2 809,304	527 758	755 450	1 283 208	1 509	21 703	6 495	137 057	1 032 605
1934	3 008,046	551 605	777 149	1 328 754	1 293	22 306	8 212	172 760	1 082 980
1935	3 000,278	612 460	815 743	1 428 203	1 375	25 016	7 633	203 344	1 193 121
1936	3 029,286	784 614	894 720	1 679 334	1 354	29 039	8 229	258 699	1 284 946
1937	3 107,567	1 088 646	972 627	2 061 273	1 316	32 258	10 004	377 034	1 392 019
1938	3 337,402	1 231 032	1 021 624	2 262 656	1 252	33 812	10 039	414 825	1 529 326
1939	3 351,282	1 370 243	1 073 393	2 443 636	1 115	33 324	10 202	487 693	1 694 423
1940	3 369,511	1 416 110	1 102 279	2 518 389	987	35 445	10 658	602 384	1 522 779
1941	3 373,848	1 245 403	1 037 725	2 283 128	733	31 671	10 167	446 032	1 467 668
1942	3 371,037	1 294 593	1 036 244	2 330 837	674	34 206	11 941	531 876	1 589 859
1943	3 380,703	1 538 175	1 135 127	2 673 302	666	43 658	12 530	586 031	1 724 881
1944	3 486,938	2 039 899	1 455 181	3 495 080	762	50 330	17 677	509 332	1 759 307

NOTA: No relatório de 1940 existem dados desde 1898.

Unidades de tráfego e dados estatísticos durante os anos de 1944 e 1943

Quadro F-12

N.º	DISCRIMINAÇÃO		1944	1943
1	Receita bruta	Cr$	193.595.412,70	169.044.947,20
2	Despesa de custeio	Cr$	179.099.376,50	160.941.824,20
3	Receita líquida	Cr$	14.496.036,20	8.103.123,00
4	Relação por cento da despesa de custeio para a receita bruta		92,51	95,21
5	Extensão em tráfego (tronco e ramais)	Km	3 486,938	3 380,703
6	Extensão dos desvios particulares e da Estrada	Km	437,218	425,629
7	Número de estações e paradas		310	310
8	Receita total por quilômetro de linha	Cr$	55.520,371	50.002,898
9	Despesa total por quilômetro de linha	Cr$	51.362,960	47.606,023
10	Receita líquida por quilômetro de linha	Cr$	4.157,411	2.396,875
11	Despesa total da Administração Central	Cr$	17.094.291,10	15.176.328,20
12	Despesa total do Movimento e Tração	Cr$	91.712.631,40	84.933.955,70
13	Despesa total de Conservação do Material Rodante	Cr$	35.830.339,40	29.357.021,50
14	Despesa total da Via Permanente e Edifícios	Cr$	33.227.554,60	30.280.283,80
15	Despesa total do Tráfego (Secção Comercial)	Cr$	1.234.560,00	1.194.235,00
16	Número total de toneladas de pêso útil retribuído (Viajantes a 70 quilos)		2 173 735	2 116 182
17	Número de toneladas-quilômetro de Pêso útil retribuído (Viajantes a 70 quilos)		738 148 684	697 735 718
18	Número de toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído (Viajantes a 500 quilos) (1)		879 853 637	814 599 154
19	Percurso médio de um viajante (serviço retribuído)	Km	94,3	101,7

20	Percurso médio de uma tonelada de bagagens (serviço retribuído)	Km	420,0	378,7
21	Percurso médio de uma tonelada de encomendas (serviço retribuído)	Km	229,3	186,9
22	Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de viajantes (serviço retr.)	Km	240,9	218,8
23	Percurso médio de uma tonelada de mercadorias (serviço retribuído)	Km	370,8	357,8
24	Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuído)	Km	436,3	334,4
25	Número total de viajantes transportados a qualquer distância (serviço retribuído)	Km	3 495 080	2 673 302
26	Número de viajantes-quilômetro (serviço retribuído)		329 546 631	271 775 431
27	Número de viajantes-quilômetro por quilômetro de linha (serviço retribuído)		94 511	80 390
28	Número total de toneladas de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes transportados a qualquer distância (serviço retribuído)		55 511	47 456
29	Número de toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes (serviço retribuído)		12 926 015	9 096 853
30	Número de toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes por quilômetro de linha (serviço retribuído		3 707	2 691
31	Número total de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distância (serviço retribuído)		1 759 307	1 724 881
32	Número de toneladas-quilômetro de mercadorias (serviço retribuído		652 307 145	617 215 497

N.º de ordem	DISCRIMINAÇÃO		1944	1943
33	Número de toneladas-quilômetro de mercadorias por Km de linha (serviço retribuído)		187 072	182 570
34	Número total de toneladas de animais em trens de carga transportados a qualquer distância (serviço retribuído)		114 261	156 713
35	Número de toneladas-quilômetro de animais em trens de carga (serviço retribuído)		49 847 159	52 399 088
36	Número de toneladas-quilômetro de animais em trens de carga por quilômetro de linha (serviço retribuído)		14 295	15 499
37	Receita média por viajante (serviço retribuído)	Cr$	10,281	10,942
38	Receita média por viajante-quilômetro (serviço retribuído)	Cr$	0,1090	0,1076
39	Receita média por tonelada de bagagens (serviço retribuído)	Cr$	437,351	319,300
40	Receita média por tonelada-quilômetro de bagagens (serviço retribuído)	Cr$	0,8270	0,8432
41	Receita média por tonelada de encomendas (serviço retribuído	Cr$	178,338	160,054
42	Receita média por tonelada-quilômetro de encomendas (serviço retribuído)	Cr$	0,7777	0,8564
43	Receita média por tonelada de animais em trens de viajantes (serviço retribuído)	Cr$	156,759	146,547
44	Receita média por tonelada-quilômetro de animais em trens de viajantes (serviço retribuído)	Cr$	0,6506	0,6697
45	Receita média por tonelada de mercadorias (serviço retribuído)	Cr$	60,660	56,382
46	Receita média por tonelada-quilômetro de mercadorias (serviço retribuído)	Cr$	0,1636	0,1576
47	Receita média por tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuído)	Cr$	79,378	66,484

48	Receita média por tonelada-quilômetro de animais em trens de carga (serviço retribuído)	Cr$	0,1820	0,1988
49	Receita de viajantes, bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes por quilômetro de linha	Cr$	13.153,552	10.918,378
50	Receita de viajantes, bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes por carro-quilômetro retribuído	Cr$	2,9702	2,5874
51	Receita de mercadorias e animais em trens de carga por quilômetro de linha	Cr$	33.206,618	31.848,985
52	Receita de mercadorias e animais em trens de carga por total vagão-quilômetro retribuído	Cr$	2,0137	1,8868
53	Relação per cento dos vagões-quilômetro vazios para os carregados (serviço retribuído)		36,93	39,82
54	Relação per cento das locomotivas-quilômetro (total geral) para os trens quilômetro (total geral)		164,64	159,76
55	Número médio aproximativo de veículos carregados (retribuído) por trem-quilômetro (retribuído) (2)		8,2	7,8
56	Número médio de viajantes-quilômetro (serviço detribuído) por carro-quilômetro (serviço retribuído)		21,3	19,1
57	Número médio de viajantes-quilômetro (serviço retribuído) por trem-quilômetro (serviço retribuído) de viajantes e mistos		118,2	98,5
58	Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuído) por vagão-quilômetro carregado (serviço retribuído) em trens de carga		16,7	16,4
59	Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuído) por trem-quilômetro (serviço retribuído) de mercadorias, animais e mistos		130,4	119,4
60	Número médio aproximativo de veículos-quilômetro carregados (2)		65 188 872	63 206 587

N.º de ordem	DISCRIMINAÇÃO		1944	1943
61	Despesa total aproximativa por veículo-quilômetro carregado (serviço retribuído) (2)	Cr$	2,7474	2,546
	Despesa média por trem-quilômetro retribuído para:			
62	o serviço das estações	Cr$	1,5589	1,2733
63	o serviço das locomotivas	Cr$	7,1886	6,6224
64	o serviço dos trens	Cr$	1,6084	1,3846
65	diversos	Cr$	1,2227	1,0423
66	o total das despesas de condução	Cr$	11,5786	10,3226
67	a conservação da linha e dependências	Cr$	4,1486	3,6108
68	a conservação do material	Cr$	4,4939	3,5136
69	a administração geral	Cr$	2,0819	1,7985
70	as indenizações e diversos	Cr$	0,3036	0,5392
71	o total das despesas de custeio	Cr$	22,6066	19,7847
72	Receita bruta por trem-quilômetro retribuído	Cr$	24,4364	20,7808
73	Receita líquida por trem-quilômetro retribuído	Cr$	1,8298	0,9961
	Despesa média por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído para: (3)			
74	o serviço das estações	Cr$	1,4037	1,2716
75	o serviço das locomotivas	Cr$	6,4728	6,6132
76	o serviço dos trens	Cr$	1,4482	1,3827
77	diversos	Cr$	1,1010	1,0408

78	o total das despesas de condução	Cr$	10,4257	10,3083
79	a conservação da linha e dependências	Cr$	3,7355	3,6058
80	a conservação do material	Cr$	4,0464	3,5087
81	a administração geral	Cr$	1,8746	1,7960
82	as indenizações e diversos	Cr$	0,2734	0,5384
83	o total das despesas de custeio	Cr$	20,3556	19,7572
84	Receita bruta por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído	Cr$	22,0031	20,7519
85	Receita líquida por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído	Cr$	1,6475	0,9947

Locomotivas-quilômetro

86	Percurso efetivo não incluindo os serviços da linha	8 536 251	8 786 365
87	Percurso suplementar	5 517 647	5 250 932
88	Percurso em serviço da linha	366 674	343 821
89	Percurso total	14 419 972	14 381 118

Percurso dos trens

90	Viajantes	Número de trens	11 946	11 787
		Trens-quilômetro	2 429 255	2 427 769
91	Especiais de viajantes	Número de trens	1 117	247
		Trens-quilômetro	106 640	100 492
92	Mistos	Número de trens	4 166	3 964
		Trens-quilômetro	251 354	229 884
93	Mercadorias	Número de trens	40 210	41 143
		Trens-quilômetro	4 716 395	4 937 605

N.º de ordem	DISCRIMINAÇÃO		1944	1943
93a	Tempo empregado	Horas	341 946	—
93b	Velocidade média	Quilômetros por hora	13,63	—
94	Animais	Número de trens	1 514	3 141
		Trens-quilômetro	418 777	438 910
95	Total retribuído	Número de trens	58 953	60 282
		Trens-quilômetro	7 922 421	8 134 660
96	Em serviço da Estrada	Número de trens	8 689	9 914
		Trens-quilômetro	613 830	651 705
97	Total geral (não incluindo os trens em serviço de conservação da linha	Número de trens	67 642	70 196
		Trens-quilômetro	8 536 251	8 786 365
98	Em serviço de conservação da linha	Número de trens	7 447	7 748
		Trens-quilômetro	366 074	343 821
	Percurso dos carros-motores			
99	Total de carros-motores	Número de carros-motores	5 946	4 652
		Carros-motores-quilômetro	453 899	357 274
	Percurso de veículos			
100	Total de carros-motores em serviço retribuído	Quilômetros	15 441 568	14 266 156
		Ton-Km de pêso morto	282 397 579	261 794 930

101	Total de vagões de mercadorias em serviço retribuído	Quilômetros	39 756 972	41 504 379
		Ton-Km de pêso morto	482 999 265	497 974 221
102	Total dos vagões gradeados em sreviço retribuído	Quilômetros	17 745 055	15 562 804
		Ton-Km de pêso morto	245 615 222	211 606 646
103	Total de vagões em serviço retribuído	Quilômetros	57 502 027	57 067 183
		Ton-Km de pêso morto	728 614 487	709 580 867
104	Total de carros e vagões em serviço retribuído	Quilômetros	72 943 595	71 333 339
		Ton-Km de pêso morto	1 011 012 066	971 375 797
105	Carros em serviço da Estrada	Quilômetros	839 852	910 278
		Ton-Km de pêso morto	12 992 382	13 655 785
106	Vagões em serviço da Estrada	Quilômetros	13 424 829	13 462 981
		Ton-Km de pêso morto	124 224 014	122 014 417
107	Total geral (não incluindo os vagões em serviço de conservação da linha)	Quilômetros	87 208 276	85 706 598
		Ton-Km de pêso morto	1 148 228 462	1 107 045 999
108	Vagões em serviço de conservação da linha	Quilômetros	2 871 295	3 137 012
		Ton-Km de pêso morto	21 528 865	24 189 160

(1) Para fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa, os viajantes devem ser convertidos em pêso a razão de 500 quilos por viajante.

(2) Para obter os veículos-quilômetro carregados "Aproximativos" considera-se dois vagões vazios iguais a um carregado; os carros são considerados como sendo todos carregados.

(3) Para os fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído, os viajantes foram convertidos em pêso à razãod e 500 quilos por viajantes.

Movimento de mercadorias nos anos de 1944 e 1943

Quadro F-13

ESPECIFICAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		RECEITA por ton-km	
	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943
					Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Produtos de agricultura.	603 847	493 181	232 752 294	197 664 860	28.671.025,10	23.584.458,20	0,123	0,119
Produtos de matas	349 139	413 905	115 808 019	148 249 708	17.414.974,20	22.010.998,10	0,150	0,148
Produtos de minas	246 977	240 642	76 816 508	68 247 548	10.555.255,60	8.795.179,00	0,137	0,129
Produtos manufaturados.	326 481	301 702	135 013 942	119 119 146	30.835.959,20	27.093.883,30	0,228	0,227
Produtos de animais ...	109 388	86 466	48 346 648	38 604 968	10.825.739,20	8.348.341,40	0,224	0,216
Por conta do Govêrno Federal	106 600	51 891	35 584 221	24 289 431	7.355.148,70	4.633.396,00	0,207	0,191
Por conta do Govêrno Estadual	12 620	11 309	4 993 403	5 390 728	666.502,50	673.996,40	0,133	0,125
Por conta dos Governos Municipais e emprêsas	2 983	5 944	2 423 129	5 362 952	349.050,20	740.143,60	0,144	0,138
Por conta do Fundo de Melhoramentos	1 273	116 189	568 981	9 819 360	45.954,50	1.330.113,90	0,081	0,135
Por conta do Reaparelhamento da Viação Férrea (Subvenção da União)	—	3 652	—	466 796	—	42.559,30	—	0,091
Taxa de carga, descarga, baldeação, expedição e notas	—	—	—	—	3.384.678,80	2.606.441,80	—	—
TOTAL GERAL ..	1 759 308	1 724 881	652 307 145	617 215 497	110.104.288,00	99.859.511,00	0,169	0,162

Receita e despesa desde 1898

O movimento financeiro das linhas arrendadas, desde o início do arrendamento, em 1898, até 1944, foi o seguinte:

Quadro F-14

ANOS	Receita total	Despesa total	Receita líquida	Coeficiente
	Cr$	Cr$	Cr$	
1898	1.317.079,44	1.136.855,074	180.224,366	86,3 %
1899	1.733.201,845	1.562.882,102	170.319,743	90,2 %
1900	1.703.929,02	1.725.323,515	**21.394,495**	**101,2** %
1901	1.606.082,969	1.455.068,047	151.014,922	90,6 %
1902	1.673.138,161	1.374.005,777	299.132,384	82,1 %
1903	1.853.727,00	1.556.426,121	297.300,879	83,9 %
1904	2.007.712,73	1.598.385,326	409.327,404	79,6 %
1905	2.961.068,82	2.126.534,722	834.534,098	71,8 %
1906	5.473.162,20	4.193.934,407	1.279.227,793	76,6 %
1907	6.432.044,738	5.142.343,217	1.289.701,521	79,9 %
1908	7.935.974,371	5.641.104,181	2.294.870,19	71,1 %
1909	9.146.348,509	5.592.416,116	3.553.932,393	61,1 %
1910	10.711.041,16	7.231.321,248	3.479.719,912	67,5 %
1911	12.016.543,95	8.541.190,58	3.475.353,37	71,1 %
1912	12.932.888,456	8.019.749,625	4.913.138,831	62,0 %
1913	14.432.705,22	9.603.542,615	4.829.162,605	66,5 %
1914	12.560.722,545	9.246.349,436	3.314.373,109	73,6 %
1915	12.742.855,159	10.034.842,251	2.708.012,908	78,7 %
1916	14.301.763,89	12.629.217,61	1.672.546,28	88,3 %
1917	16.912.354,138	14.708.135,025	2.204.219,113	87,0 %
1918	21.424.209,303	18.751.091,937	2.673.117,366	87,6 %
1919	22.386.636,661	22.758.577,288	**371.840,627**	**101,6** %
1920	22.243.452,396	23.760.417,038	**1.516.964,642**	**106,82** %
1921	31.758.541,99	30.230.737,681	1.527.804,309	95,19 %
1922	35.777.771,02	34.836.213,722	941.557,298	97,37 %
1923	35.596.644,65	39.485.139,41	**3.888.494,76**	**110,92** %
1924	42.819.258,79	46.625.488,11	**3.806.229,32**	**108,89** %
1925	53.124.937,08	56.511.839,52	**3.386.902,44**	**106,38** %
1926	51.612.356,81	55.391.102,53	**3.778.745,72**	**107,32** %
1927	63.560.529,88	61.925.159,14	1.635.370,74	97,43 %
1928	68.636.240,01	66.154.306,56	2.481.933,45	96,38 %
1929	76.072.843,78	70.866.275,74	5.206.568,04	93,15 %
1930	55.559.588,45	66.870.250,40	**1.310.661,95**	**102,09** %
1931	59.827.896,28	61.931.660,09	**2.103.763,81**	**103,52** %
1932	61.234.727,15	61.062.288,58	172.438,57	99,72 %
1933	69.044.248,31	63.026.922,26	6.017.326,05	91,28 %
1934	73.612.015,17	64.118.074,08	9.493.941,09	87,10 %
1935	80.190.190,22	66.127.606,30	14.062.583,92	82,46 %
1936	87.346.553,40	75.144.848,07	12.201.705,33	86,03 %
1937	100.314.000,25	87.135.000,15	13.179.000,10	86,86 %
1938	104.117.900,25	108.744.942,40	**4.627.042,15**	**104,44** %
1939	110.324.698,70	107.945.475,70	2.379.223,00	97,84 %
1940	109.034.070,30	109.783.041,00	**748.970,70**	**100,69** %
1941	101.568.876,10	105.283.748,30	**5.714.872,20**	**103,66** %
1942	151.352.475,80	136.033.209,10	15.319.266,70	89,88 %
1943	169.044.947,20	160.941.824,20	8.103.123,00	95,21 %
1944	193.595.412,70	179.099.376,50	14.496.036,20	92,51 %

Os números indicados em vermelho, são deficitários.

NOTA: — Até o ano de 1920, n adespesa total estão incluídos as quotas de arrendamento pagas à União pela ex-arrendatária Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil.

Essa quota deixou d eser paga pelo Govêrno do 5stado, ao Govêrno Federal, em virtude dos têrmos do contrato aprovado pelo Decreto n.º 15 438, de 18 de abril de 1922.

Resultados gerais de unidades de Tráfego desde 1930

a) **Por tonelada-quilômetro líquida** — Quadro F-15

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
		Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1930.....	411 042 493	0,159 496	0,162 685	—	0,003 189
1931.....	386 291 017	—	—	—	0,005 446
1932.....	389 776 964	0,157 102	0,156 660	0,000 442	—
1933.....	399 850 612	0,172 675	0,157 626	0,015 049	—
1934.....	444 852 138	0,165 475	0,144 133	0,021 342	—
1935.....	495 003 158	0,161 999	0,133 590	0,028 409	—
1936.....	533 200 362	0,163 816	0,140 932	0,022 884	—
1937.....	599 198 325	0,167 414	0,145 419	0,021 995	—
1938.....	630 381 001	0,165 166	0,172 506	—	0,007 340
1939.....	710 537 682	0,155 271	0,151 923	0,003 348	—
1940.....	710 953 701	0,153 363	0,154 417	—	0,001 054
1941.....	645 014 992	0,157 468	0,163 227	—	0,005 759
1942.....	783 547 250	0,193 163	0,173 612	0,019 551	—
1943.....	814 599 154	0,207 519	0,917 572	0,009 947	—
1944.....	879 853 637	0,220 031	0,203 556	0,016 475	—

b) **Por trem-quilômetro** — Quadro F-16

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
		Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1930.....	5 424 966	12,084 8	12,326 4	—	0,241 6
1931.....	5 144 366	11,629 8	12,038 7	—	0,408 9
1932.....	5 034 837	12,162 2	12,128 0	0,034 2	—
1933.....	5 510 158	12,530 3	11,438 3	1,092 0	—
1934.....	6 051 543	12,164 1	10,595 3	1,568 8	—
1935.....	6 207 519	12,918 2	10,652 8	2,265 4	—
1936.....	6 189 408	14 112 2	12,140 9	1,971 3	—
1937.....	6 807 973	14,734 8	12,799 0	1,933 8	—
1938.....	7 107 800	14,648 4	15,299 4	—	0,651,0
1939.....	7 161 129	15 406 0	15 073 8	0,332 2	—
1940.....	7 429 519	14,675 8	14 776 6	—	0,100 8
1941.....	6 651 444	15 270 2	15,828 7	—	0,558 5
1942.....	7 780 483	19,452 8	17,483 9	1,968 9	—
1943.....	8 134 660	20,780 8	19,784 7	0,996 1	—
1944.....	7 922 421	24,436 4	22.606 6	1,829 8	—

c) **Por quilômetro de linha em tráfego.** — Quadro F-17

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
		Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1930.....	2 648 180	24.756,47	25.251,399	—	494,929
1931.....	2 652 687	22.553,696	23.346,765	—	793,069
1932.....	2 709 482	22.600,16	22.536,517	63,643	—
1933.....	2 809 304	24.576,994	22.435,067	2.141,927	—
1934.....	3 008 046	24.471,705	21.315,523	3.156,182	—
1935.....	3 000 278	26.727,587	22.040,493	4.687,094	—
1936.....	3 029 286	28.834,04	24.806,125	4.027,915	—
1937.....	3 107 567	32.280,559	28.039,621	4.240,938	—
1938.....	3 337 402	31.197,29	32.583,711	—	1.386,421
1939.....	3 351 282	32.920,148	32.210,204	709,944	—
1940.....	3 369 511	32.359,018	32.581,279	—	222,279
1941.....	3 373 848	30.104,757	31.205,836	—	1.101,079
1942.....	3 371 037	44.897,90	40.353,52	4.544,38	—
1943.....	3 380 703	50.002,90	47.606,02	2.396,88	—
1944.....	3 486 938	55.520,37	51.362,96	4.157.41	—

II — Movimento Financeiro

Ao iniciar-se o exercício de 1944, o numerário em Caixa e em Bancos, estava assim distribuído:

Disponível

	Cr$
Caixa Central	1.329.626,60
Caixa Cerro Chato	122,60
Caixa Estrada de-Ferro do Jacuí	2.582,00
Caixa Espinilho	1.000,00
Caixa das Estações	6.649,60
Banco do Rio Grande — C/90 dias	8.610.846,00
Banco do Brasil — Pôrto Alegre	76.825,50
Banco do Brasil — Rio Grande	4.512,90
Dinheiro em Trânsito	1.942.164,30
Pagadoria	362.014,00

Para fins especiais

Banco do Rio Grande — C/Variante	234.210,30
Depósitos para Abertura de Créditos	4.221.375,20
Depósitos para Reajustamento de Câmbio	3.660,10
Depósitos de Provisões para Riscos	934.420,70
Banco do Brasil — Rio C/Inland	2.703.452,20
	20.433.462,00
Menos — Devido ao Banco do Rio Grande	3.939.040,40
Total	16.494.421,60

Em conseqüência do movimento de numerário acima descrito, os saldos passaram a ser os seguintes em 31 de dezembro de 1944:

	Cr$
Caixa Central	96.369,70
Caixa da Estrada de Ferro do Jacuí	2.095,70
Caixa Charqueada	200,00
Caixa das Estações	6.719,60
Banco do Rio Grande — C/Movimento	4.406.650,00
Banco do Rio Grande — C/Aviso 90 dias	12.503.681,90

Banco do Rio Grande — Santa Rosa	30.797,50
Banco do Rio Grande — Prata	5.900,00
Banco do Brasil — Pôrto Alegre	218.213,20
Banco do Brasil — Rio Grande	432,50
Dinheiro em Trânsito	2.581.675,30
Pagadoria	192.808,10

Para fins especiais

Banco do Rio Grande — C/Variante	1.581.744,10
Depósitos para abertura de Crédito	815.848,70
Depósitos de Provisões para Riscos	1.726.707,30
Banco do Brasil — Rio C/Inland	3.708.823,30
Total	27.878.666,90

Tendo sido de Cr$ 271.618.736,80 a soma dos compromissos assumidos durante o exercício de 1944 e tendo sido de Cr$ 283.420.268,80 os pagamentos realizados durante o mesmo exercício, segue-se que o passivo, nesse grupo de contas diminuiu de Cr$ 11.801.532,00, em relação à situação do exercício anterior, o que indica uma sensível melhora.

III — Análises das Principais Contas

1. Bens Patrimoniais

O valor dos bens patrimoniais da Viação Férrea, escriturados até 31 de dezembro de 1944, se eleva a Cr$ 810.817.923,80, contra Cr$ 402.714.553,00, a quanto montou o inventário procedido em 1928.

1 — Valor dos bens segundo inventário realizado em 1927 - 1928:

	Cr$
Patrimônio da União	314.162.224,60
Capital do Estado	88.552.328,40
Total do inventário	402.714.553,00

2 — Valor do acêrvo da Estrada de Ferro Barra do Quaraim - São Borja, segundo as indenizações pagas em 1937		16.408.786,60
Total		419.123.339,60
Menos		
Valor dos bens retirados do serviço até 31 de dezembro de 1942		9.420.657,20
		409.702.682,40
3 — Acréscimos		
a) Melhoramentos autorizados pelo Decreto-Lei n.º 18 551, de 31-12-1928 e custeados pela renda líquida e pela taxa de 10%:		
Ja aprovados pela União	291.110.706,00	
Dependendo de aprovação	10.459.606,90	301.570.312,90
b) Reaparelhamento da Rêde autorizado pelo Decreto-Lei 552, de 12-7-1938 e custeado pela Subvenção da União:		
Já aprovados pela União	85.513.555,00	
Dependendo de aprovação	14.031.373,50	99.544.928,50
Total em 31 de dezembro de 1944		810.817.923,80
Total em 31 de dezembro de 1943		790.798.129,90
Acréscimo em 1944		20.019.793,90

2. Melhoramentos

Esta conta regista os dispêndios com obras e aquisições que devem correr por conta do "Fundo de Melhoramentos", criado pelo decreto n.º 18 551, de 31 de dezembro de 1928, que deve ser constituído pelos recursos seguintes:

a) com o produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos referidos melhoramentos;
b) com o produto da taxa adicional de 10% sôbre as tarifas que estiverem em vigor;
c) com outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelos recursos dêste fundo.

Como já se viu, a renda líquida do exercício, foi de Cr$ 14.496.036,20. De acôrdo com a autorização do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, exarada a 15-12-1944, do saldo verificado no exercício, 50%, ou seja Cr$ 7.248.018,10 foi retirado para pagamento de uma gratificação ao pessoal. Quer dizer que durante o exercício de 1944 o montante da conta "Fundo de Melhoramentos" assim se discrimina:

Receita

	Cr$	Cr$
Renda líquida do ano	7.248.018,10	
Produto da taxa de 10%	15.927.599,70	
Saldo da "Conta de Gestão e de Resultado"	981.775,20	
	24.157.393,00	
Glosado pela Junta em 1943 ...	42.625,40	24.114.767,60

Despesa

Com obras e obrigações	5.566.665,70	
Com juros de Apólices	2.916.984,40	
Com comissões de 5%	143.417,10	8.627.067,20
Saldo do ano		15.487.700,40

O total acumulado do "Fundo de Melhoramentos" era em 31 de dezembro de 1944, de Cr$ 266.655.600,90 e assim se discrimina:

Receita		Cr$	Cr$
a)	Renda líquida de 1944	8.229.793,30	
	Renda líquida de 1943	9.702.248,50	
	Renda líquida de 1942	15.315.018,90	
	Renda líquida de 1939	2.455.810,00	
	Renda líquida de 1937	13.362.484,70	
	Renda líquida de 1936	11.062.953,30	
	Renda líquida de 1935	10.049.552,60	
	Renda líquida de 1934	6.659.190,30	
	Renda líquida de 1933	4.212.128,20	
	Renda líquida de 1932	172.438,60	
	Renda líquida de 1929	5.215.054,00	
		86.436.672,40	
	Glosado pela Junta em 1943	42.625,40	86.394.047,00
b)	Taxa de 10% em 1944	15.927.599,70	
	Taxa de 10% em 1943	14.562.586,90	
	Taxa de 10% em 1942	13.104.442,80	
	Taxa de 10% em 1941	8.626.529,50	
	Taxa de 10% em 1940	9.254.538,50	
	Taxa de 10% em 1939	9.438.095,10	
	Taxa de 10% em 1938	8.914.994,30	
	Taxa de 10% em 1937	8.416.791,80	
	Taxa de 10% em 1936	7.330.187,80	
	Taxa de 10% em 1935	6.794.178,70	
	Taxa de 10% em 1934	6.007.818,70	
	Taxa de 10% em 1933	5.869.903,90	
	Taxa de 10% em 1932	5.297.651,90	
	Taxa de 10% em 1931	5.362.521,10	
	Taxa de 10% em 1930	5.632.816,50	130.540.657,20
c)	Contribuição do Estado:		
	Emissão de Apólices Variante Barreto a Diretor Pestana	47.868.283,30	
	Apólices resgatas até 1943 .. 10.336.000,00		
	Idem, idem, até 1944 ..... 2.594.000,00	12.930.000,00	34.938.283,30
	Empréstimo ramal Severino Ribeiro a Quaraí		8.481.817,70
	Valor do ramal Giruá a Santa Rosa		6.300.795,70
	Total da Receita		266.655.600,90

Despesa	Cr$	Cr$
Em 1944	8.483.650,10	
Em 1943	8.000.978,75	
Em 1942	4.411.315,50	
Em 1941	5.154.911,40	
Em 1940	6.646.472,11	
Em 1939	6.593.568,37	
Em 1938	76.805.991,43	
Em 1937	26.837.718,35	
Em 1936	22.356.342,06	
Em 1935	33.882.597,11	
Em 1934	23.844.604,29	
Em 1933	10.762.465,95	
Em 1932	14.767.087,68	
Em 1931	19.866.430,21	
Em 1930	6.395.931,60	
Em 1929	13.215.615,93	288.025.680,84
Comissão de 5% até 31-12-1944		13.544.632,06
		301.570.312,90
Excesso da Despesa sôbre a Receita, considerados os itens 1, 2 e 3		34.914.712,00
Excesso da Despesa sôbre a Receita, considerados apenas os itens 1 e 2 ..		84.635.608,70

3. Reaparelhamento por conta da Subvenção da União

O Decreto-Lei n.º 552, de 12 de julho de 1938, autoriza uma subvenção de 200 milhões de cruzeiros, pagável em semestralidades de 10 milhões, para o reaparelhamento da Viação Férrea e determina que êsse auxílio seja escriturado como Capital da União.

Foram movimentadas duas contas, uma das quais para o registo do crédito da União pelo valor das quantias recebidas e a outra para o registo da despesa custeada por essa subvenção. A situação dessas contas, em 31 de dezembro de 1944, indica, a primeira, que a União já entregou a quantia de Cr$ 120.000.000,00 e a segunda, que desta quantia já foram gastos e comprometidos Cr$ 99.544.928,50, restando assim, um saldo por aplicar de Cr$ 20.455.071,50 como mostra o seguinte balanço:

Receita

	Cr$
Doze semestralidades — 1939/40/41/42/43/44	120.000.000,00

Despesa

	Cr$	
Em 1944	11.392.726,70	
Em 1943	11.400.804,20	
Em 1942	18.703.177,80	
Em 1941	35.995.866,60	
Em 1940	12.541.104,90	
Em 1939	9.511.248,30	99.544.928,50
Saldo em 31-12-1944		20.455.071,50

4. Govêrno Federal

Com o último encontro de contas realizado com a União e ultimado em maio do ano de 1943, ficaram encerradas tôdas as contas e pagos os saldos existentes até 31 de dezembro de 1940. Neste foram computadas tôdas as contas dos exercícios de 1939, 1940 e parte de 1941, referentes a transportes, e encerradas as de abastecimento, trabalhos e fornecimentos, até 31 de dezembro de 1942.

A situação das diversas contas mantidas para registar as várias espécies de transações havidas com o Govêrno da União, era, em 31 de dezembro de 1944, a seguinte:

Contas devedoras

		Cr$
Transportes		12.698.523,60
Trabalhos e Fornecimentos		1.404.952,60
1.º Batalhão Ferroviário		112.017,70
2.º Batalhão Ferroviário		16,90
Conclusão do Ramal de São Luiz		158.296,10
Conclusão do Ramal de Dom Pedrito a Santana		63.472,50
Estrada de Ferro do Jacuí —	Cr$	
Despesa com a exploração	13.267.624,80	
Melhoramentos	1.037.035,40	
Aparelhamento	2.573.556,40	16.878.216,60
		31.315.496,00

Contas credoras

Saldo de encontro de contas		506.292,60
Pagamentos em duplicata		13.010,60
Ministério do Trabalho		100.331,70
Conselho Nacional do Trabalho		21.455,00
Tráfego Mútuo Telegráfico		36.545,80
Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País		20.559,00
Estrada de Ferro do Jacuí:		
Receita com a exploração	11.898.258,00	
Fundo de Melhoramentos — Taxa 10%	1.164.264,40	
Subvenção da União ..	2.337.353,40	15.399.875,80
		16.098.070,50

Conforme fôra proposto pela Viação Férrea, vem sendo, desde 1942, distribuído ao Estabelecimento de Fundos do Exército, nesta Capital, o crédito para pagamento das contas de transportes feitos à requisição do Ministério da Guerra. Esta providência, como é de vêr, tem originado grandes benefícios para a Viação Férrea, que poderá receber assim seus créditos com mais presteza do que quando eram efetuados os pagamentos no Rio.

A seguir damos detalhes dos saldos provenientes dos trabalhos e fornecimentos, do 1.º Batalhão Ferroviário e do 2.º Batalhão Ferroviário:

Trabalhos e Fornecimentos

	Cr$
Arsenal de Guerra de General Câmara	2.761,70
3.ª Região Militar	23.408,80
3.ª Divisão de Cavalaria	326,10
Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos — Paé	133,10
Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos — Smé	3.160,00
Destacamento de Defesa da Cidade de Rio Grande	407.402,50
Base Aérea de Colonia	905.009,50
Conservação e Iluminação da Ponte Mauá .	12.606,60
Departamento Nacional de Estradas de Rodagem	46.503,70

13.º Regimento de Cavalaria Independente .	110,40
I/9.º Regimento de Infantaria	8.281,60
Guarnição Militar de Rio Grande	1.034,60
3.º Batalhão Rodoviário	2.780,00
2.º Regimento de Cavalaria Independente .	27,60
Estabelecimento de Subsistência da 3.ª Região Militar	148,40
8.º Regimento de Infantaria	632,00
3.º Batalhão de Carros de Combates	55,50
Serviço de Engenharia da 3.ª Região Militar	2.310,90
Ministério do Exterior	9.494,70
	1.426.187,70

A Deduzir:

Importância depositada pelo Estabelecimento de Subsistência da 3.ª Região Militar, para indenizar os materiais empregados no fechamento dos vagões, que transportaram forragem para as Unidades sediadas neste Estado	21.235,10
	1.404.952,60

5. Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul

A situação das diversas contas mantidas para registo das operações realizadas com o Estado é esta:

Contas devedoras

a) Justificando Provisões de Fundos

		Cr$	Cr$
Materiais do Almoxarifado ..		35.054.185,00	
Hortos Florestais:	Cr$		
Capital	3.385.625,10		
Prejuízos ...	586.746,90		
	3.972.372,00		
Lucros	198.531,40	3.773.840,60	
Prejuízo na exploração da Rêde		25.551.412,80	64.379.438,40

b) Paralisadas

Pesquisas de Carvão em Rio Negro	278.470,30	
Prejuízo na exploração da E. F. Riacho	553.081,40	
Construção do trecho Vila Nova — Matadouro Modêlo	256.307,80	
Construção do trecho Bento Gonçalves - Veríssimo de Matos	41.372,70	
Estudos do ramal de Bento Gonçalves a Passo Fundo	165.374,40	1.294.606,60

c) Pagáveis mediante Processo

Transportes	4.023.636,70	
Trabalhos e Fornecimentos	396.892,40	
Pôrto e Barra do Rio Grande	221.772,80	
Comissão Estadual de Mineração de Carvão	153.075,90	4.795.377,80
Total do débito do Estado		70.469.422,80

Contas credoras — Provisão de fundos:

Para custeio	33.057.162,30	
Empréstimos	3.102.766,70	
Para o ramal de Quaraí	8.481.817,70	
Minas de Rio Negro — Exploração	55.794,60	44.697.541,30
Saldo a favor da Viação Férrea		25.771.881,50

Das contas antes indicadas, estão sendo processadas e pagas as faturas referentes a transportes e trabalhos e fornecimentos, tendo sido suspenso o pagamento do que é devido por dispendios feitos com a construção e demolição do trecho Vila Nova ao Matadouro Modêlo, construção do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos e construção do trecho de Bento Gonçalves a Passo Fundo, dispendios êsses que so-

mam agora Cr$ 499.733,80. Está também paralisada a conta dos fundos aplicados nas pesquisas de Carvão em Rio Negro e na Estrada de Ferro do Riacho, com o saldo de ..... Cr$ 831.551,70, mas cujo direito de reembôlso à Viação Férrea não foi ainda esclarecido. Nêste último, está, entretanto, incluído o custo de carros motores que, construídos a princípio para trafegarem na Estrada do Riacho, passaram à rêde quando foi alí suspenso o tráfego.

Além das contas que constam na exposição acima, existem mais três que se relacionam com o Estado. Uma delas apresenta o saldo de Cr$ 88.552.328,40 e se constituiu pelos investimentos realizados em conta de capital, de conformidade com o contrato. Representa o equivalente dos 200 milhões de francos belgas com os quais a União indenizou a Auxiliaire, pela encampação da rêde. A segunda, com o total de Cr$ 6.300.795,70, representa o valor do ramal de Giruá a Santa Rosa, construído pelo Estado e incorporado à rêde. Êste não é um crédito líquido por depender de escritura de venda à União, tendo sido realizado o lançamento apenas para registar o valor dos bens incorporados. Serão também da categoria dêste crédito os valores dos ramais de Taquara a Canela e de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves, por serem êstes também de propriedade do Estado, quando puder ser obtido o inventário ou custo, pois ainda não são conhecidos.

Pelos motivos expostos, aqueles dois créditos não devem constar do demonstrativo pelo qual se apura a situação das contas do Estado.

A conta de transportes teve o seguinte movimento durante o ano:

	Cr$
Saldo anterior	4.407.049,00
Transportes realizados	3.354.348,90
Débito total	7.761.397,90
Pagamentos efetuados	3.737.761,20
Saldo em 31 de dezembro de 1944	4.023.636,70

Êste saldo refere-se aos seguintes exercícios:

Quadro F-18

EXERCÍCIOS	Situação em 1944	Situação em 1943
	Cr$	Cr$
1944	2.449.533,50	—
1943	779.498,80	3.461.364,60
1942	947,50	134.003,80
1941	1.451,90	9.857,50
1940	2.489,60	11.281,60
1939	21.104,60	21.122,40
1938	76.014,50	76.016,40
1937	350.794,10	350.794,10
1936	50.503,80	50.512,90
1935	237.549,20	237.549,20
1934 e anteriores	53.749,20	54.546,50
TOTAIS	4.023.636,70	4.407.049,00

Pondo-se em confronto com os algarismos apurados até o fim do exercício anterior, constata-se que o Estado nada pagou à Viação Férrea durante os exercícios anteriores a 1934 até 1938, verificando-se apenas no presente exercício lançamentos de créditos provenientes de glosas em faturas, pelas Repartições requisitantes. A razão disso, segundo colheu-se no Tesouro do Estado, é que lá não se encontram as faturas a que tais débitos se referem, não podendo, assim, serem processadas. Pode-se afirmar e comprovar que êsses documentos foram entregues, no devido tempo, às Repartições requisitantes.

Para a realização da cobrança de tais créditos, foi tomada a iniciativa de se encaminhar por cópias autenticadas as faturas não localizadas. Para isso, houve entendimento verbal e por expediente com os diretores das Repartições responsáveis, que concordaram com essa medida, após ficar apurado, mediante pesquisas nos protocolos e arquivos, o extravio dos referidos processos. É com satisfação que se consigna nêste relatório já estarem, nesta data, liquidadas as contas antigas de transportes e trabalhos e fornecimentos, com exceção de algumas glosas feitas em faturas, cujo total importa em Cr$ 3.292,50. No relatório de 1942, ficou ventilada a possibilidade de um encontro de contas com o Tesouro do Estado, nos moldes dos que vêm sendo realizados com a União.

6. Trabalhos e Fornecimentos

Nesta conta regista-se o valor de serviços e fornecimentos requisitados por diversos Departamentos do Estado. O saldo é de Cr$ 396.892,40 e assim se constitui.

Secretaria do Interior

	Cr$	Cr$
Secretaria do Interior	4.612,90	
2.º Batalhão de Reserva — Cacequí	7.813,70	
2.º Batalhão de Infantaria	19,00	
Quartel em Marcelino Ramos	371,40	12.817,00
Gabinete da Interventoria Federal		82.072,20

Secretaria das Obras Públicas

Diretoria da Viação Terrestre	744,00	
Construção do monumento aos Ferroviários	6.102,80	
Estudo do ramal Canela - Passo do Salto	55.863,30	
Construção do ramal V. Aires - Santa Cruz - Candelária	3.756,20	
Estudo da construção do ramal Caxias - Flores da Cunha	22.971,50	
Construção e prolongamento do ramal Caxias - Flores da Cunha	184,80	
Conservação do ramal Carlos Barbosa - Alfredo Chaves	16.307,80	
Serviço de transportes entre Palmares, Osório e Tôrres	15.666,50	
Comissão da 2.ª Exposição-Feira de Santa Maria	18.719,90	
Secretaria das Obras Públicas	13.413,10	
Departamento Autônomo Estradas de Rodagem	15.012,10	
Departamento Autônomo Estradas de Rodagem — Construção de desvio	28.579,90	
Construção do ramal Giruá - Santa Rosa	55.827,20	
Conservação do ramal Vila Nova — Matadouro Modêlo	36.678,90	289.647,90
Administração do Pôrto de Pôrto Alegre		522,80

Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio

Diretoria de Agricultura, Indústria e Comércio	11.156,50	
Posto Zootécnico da Serra	116,00	
Diretoria da Produção Mineral	560,00	11.832,50
		396.892,40

7. Construção do trecho de Vila Nova ao Matadouro Modêlo

As despesas com esta construção, já concluída, até 31 de dezembro de 1939, importaram em Cr$ 1.362.495,60, tendo havido uma sobra de material no valor de Cr$ 15.262,50, que deduzido do total acima, dá o custo real da construção, contabilizada em Cr$ 1.347.233,10. O saldo ainda impago das faturas encaminhadas ao Govêrno do Estado, montava em 31 de dezembro de 1943, em Cr$ 256.307,80. Além dêste saldo, há mais o de Cr$ 36.678,80, proveniente das despesas com a conservação e demolição da linha, imputadas à Conta Govêrno Estadual — Trabalhos e Fornecimentos.

Fez-se uma exposição da situação das contas referentes a êste ramal e à da Estrada de Ferro do Riacho, ao sr. Secretário das Obras Públicas, sugerindo-se que seja aberto um crédito especial pelo Govêrno do Estado para liquidação dessas dívidas.

8. Construção do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos

Para a conclusão do trecho da estrada de ferro Carlos Barbosa a Alfredo Chaves, compreendido entre a cidade de Bento Gonçalves e a estação de Veríssimo de Matos, com a extensão de 20 quilômetros, foi aberta concorrência pública, cujo edital foi publicado no jornal "A Federação" no dia 11 de maio de 1936.

O contrato para a construção desta obra foi celebrado em 30 de dezembro de 1936, entre o Govêrno do Estado, representado pelo Secretário dos Negócios das Obras Públicas e o empreiteiro Heitor Mazzini. Pelo expediente que a Estrada possui, verifica-se que, posteriormente, devia ter havido um aditamento àquele contrato, do qual, entretanto, não se recebeu cópia.

As faturas do empreiteiro não são contabilizadas na Contabilidade da Rêde. A conta que serve de epígrafe foi aberta

para registar as despesas referentes à ferragem e forragem para animais, vencimentos de diaristas e vencimentos de diárias de viagens do pessoal encarregado da fiscalização.

De acôrdo com a cláusula segunda do edital de concorrência, a Viação Férrea executará diretamente, por conta do Govêrno do Estado, o assentamento da via permanente, telégrafo, cêrcas, etc..

O saldo desta conta em 31 de dezembro de 1944, era de Cr$ 41.372,70 e as faturas mensais foram encaminhadas ao Govêrno do Estado solicitando reembôlso, até março de 1941, tendo cessado depois desta data, por deliberação superior.

9. Estudos do Ramal de Bento Gonçalves a Passo Fundo

Esta conta foi criada para o registo das despesas com os estudos preliminares e posteriormente com a construção do ramal que ligará a cidade de Passo Fundo à Estrada de Ferro Bento Gonçalves a Rio Negro (Paraná), em um ponto a ser escolhido pelo 1.º Batalhão Ferroviário depois da travessia do rio das Antas.

Foram debitadas nessa conta as despesas no montante de Cr$ 165.374,40, referente aos meses de novembro e dezembro de 1943 e a todo o exercício de 1944.

10. Govêrno Estadual — Conta Exploração

Esta conta apresenta o saldo de Cr$ 25.551.412,80 em 31 de dezembro de 1944, e representa os prejuízos havidos na exploração do tráfego e bem assim algumas parcelas da despesa glosadas pela Junta de Tomadas de Contas.

11. Direção Geral do Pôrto e Barra do Rio Grande

Esta conta regista as despesas feitas pela Viação Férrea nas linhas do Pôrto de Rio Grande, em virtude da obrigação assumida pelo convênio de tráfego mútuo, celebrado em 24 de fevereiro de 1931. Regista, outrossim, as diversas transações mantidas com aquela Repartição, tais como transportes, trabalhos e fornecimentos, etc.

	Cr$
Intercâmbio do material rodante	91.949,90
Conservação de linhas	126.360,40
Pedágio sôbre a ponte do rio São Gonçalo ..	53,00
Trabalhos e fornecimentos	3.325,40
Transportes	84,10
	221.772,80

12. Comissão Estadual de Mineração de Carvão

Tendo o Govêrno do Estado resolvido dar maior amplitude, como o momento atual requer, ao serviço de mineração de carvão em Rio Negro, antes explorado por intermédio da Secretaria de Agricultura com o auxílio da Viação Férrea, foi criada a "Comissão Estadual de Mineração", sendo-lhe confiada a administração do serviço de extração, produção e comércio do carvão de Rio Negro.

Por êste motivo, abriu-se a conta à epígrafe que regista não só os fornecimentos e trabalhos efetuados como também o carvão que recebeu-se para os serviços da Rêde. Por conta dessa Comissão foi construído o desvio de acesso às minas de carvão de Rio Negro, cujas despesas foram faturadas e encaminhadas para o devido reembôlso à Viação Férrea.

O movimento desta conta foi o seguinte:

		Cr$
Saldo em 31 de dezembro de 1943		334.657,60
Débito		
Construção do desvio acima mencionado	53.029,40	
Vencimentos do pessoal empregado no serviço de manobras nas minas	1.659,00	
Material empregado na reparação da locomotiva n.º 11	52,60	54.741,00
		389.398,60
Crédito		
Carvão fornecido	182.499,70	
Valor dos materiais devolvidos, por não terem sido empregados na construção do desvio	53.823,00	236.322,70
Saldo em 31 - 12 - 1944		153.075,90

13. Almoxarifado

O valor dos materiais existentes nos diversos armazéns e depósitos do Almoxarifado, em 1.º de janeiro de 1944, era de Cr$ 29.154.818,40 e passou a ser de Cr$ 26.950.584,20 em conseqüência do seguinte movimneto:

	Cr$
Saldo em 1.º de janeiro	29.154.818,40

Entradas

	Cr$	
Contas a pagar	82.049.605,90	
Materiais em Trânsito	6.309.331,10	
Obras em andamento nas Oficinas	16.997.649,00	
Ajuste de Inventário	256.749,20	
Pessoal a Pagar	1.973.187,20	
Almoxarifado	3.813.127,80	
Hortos Florestais	263.166,10	
Créditos a Regularizar	1.304.468,80	
Despesas Portuárias e Alfandegárias	77.117,10	
Cooperativa dos Empregados	28.952,00	
Despesas Gerais de Oficinas	1.555,60	
Receita de Emprendimentos Diversos	4.227,50	
Comissão Estadual de Mineração de Carvão	182.499,70	
Frete de Materiais	303.241,60	
Devolução de Materiais	1.191.935,00	
Diversos	215.842,90	
Diferença de Preço do Carvão	468.357,30	115.441.013,80
		144.595.832,20

Saídas

Custeio	85.188.564,20	
Reaparelhamento por conta da Subvenção da União	3.785.724,00	
Melhoramentos	88.535,20	
Almoxarifado	3.814.156,70	
Obras em andamento nas Oficinas	14.705.338,10	
Provisões para Riscos Diversos	252.933,70	
Exploração de Hortos Florestais	139.060,90	
Govêrno Estadual	66.035,80	
Govêrno Federal	183.161,50	
Municipalidades	6.244,40	
Despesas Gerais de Oficinas	2.674.115,90	
Exploração da Estrada de Ferro do Jacuí	808.656,20	

Aparelhamento E. F. Jacuí por conta da Subvenção da União	756.816,30	
Melhoramentos — Jacuí	13.864,10	
Estrada de Ferro do Jacuí	463.394,20	
Jewish Colonisation Association	145,80	
Contas a receber	145.402,70	
Depósitos para Trabalhos Particulares	5.087,60	
Construção de Desvios para Particulares	28.208,80	
Despesas de Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros	352.957,30	
Responsabilidades	32.670,60	
Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea	167.631,40	
Caixa de Aposentadoria e Pensões	125,40	
Comissão Estadual de Mineração de Carvão	7.296,00	
Conclusão do Ramal de S. Luiz	62.283,70	
Comissão Construtora de Estradas de Ferro	79.321,20	
1.º Batalhão Ferroviário	101.647,50	
Rêde de Viação Paraná - Santa Catarina	1.297,80	
Conclusão do Ramal de Dom Pedrito a Santana	56.240,30	
Exploração de Pedreiras	59.732,80	
Materiais a Empregar nas Pedreiras	113.266,00	
Olaría de São Leopoldo — Conta Instalação	133.905,50	
Olaría de São Leopoldo — Conta da Produção	2.773,80	
Diversos	615.266,30	
Diferença de preço de Carvão	2.733.386,30	117.645.248,00
Existência em 31 de dezembro de 1944		26.950.584,20

O movimento de materiais no último qüinqüênio foi êste:

		Cr$
Entradas		
	1943	110.264.640,90
	1942	79.165.594,64
	1941	49.963.623,40
	1940	50.129.265,30
	1939	59.293.676,20
Saídas		
	1943	104.385.324,70
	1942	73.767.360,10
	1941	52.624.665,00
	1940	55.054.578,20
	1939	54.732.579,80
Existência		
	1943	29.154.818,40
	1942	23.275.502,20
	1941	17.877.267,66
	1940	20.538.299,26
	1939	25.463.612,16

14. Contas a Pagar

Durante o ano foram processadas e escrituradas 12 456 contas, no total de Cr$ 106.336.471,50.

O movimento desta conta foi o seguinte:

	Cr$
Saldo em 1.º de janeiro	11.373.919,00
Créditos escriturados	106.336.471,50
Total	117.710.390,50
Pagamentos realizados	107.582.584,20
Saldo para o exercício de 1945	10.127.806,30

As aquisições de material importado, segundo a sua origem foram faturadas como segue:

			Cr$
US$ 16.679,74 ou Cr$	341.637,10		
£ 391-12-03 ou Cr$	32.443,40		374.080,50

A especificação do material importado é a seguinte:

Cadinhos	18.057,70
Desincrustante	323.579,40
Papel Cobrit	10.250,40
Gacheta de asbestos	22.193,00
Total	374.080,50

15. Municipalidades

O saldo desta conta, em 31 de dezembro de 1944, exclusive juros que devem ser cobrados na razão de 7 % ao ano, sôbre o saldo devido em 24 de maio de 1928, era de Cr$ 43.043,20 e assim se especifica:

Contas em movimento

	Cr$	Cr$
Pôrto Alegre	549.90	
Santa Maria	6.412,00	
Uruguaiana	718,40	7.680,30

Contas em atraso

São Vicente	138,80	
Dom Pedrito	872,30	
Rio Grande	11.709,30	
Flores da Cunha	22.642,50	35.362,90
		43.043,20

16. Contas a receber

O movimento dos efeitos que transitaram por esta conta foi o seguinte:

	Cr$
Saldo em 1.º de janeiro	928.851,00
Débito durante o ano	2.597.627,50
Total	3.526.478,50

A deduzir:

Cobranças realizadas	1.714.808,60
Saldo em 31 - 12 - 1944	1.811.669,90

17. Ferro Carril Central del Uruguay Ltd.

Em conseqüência do "terceiro trilho" que de conta dessa estrada foi construído em nosso território para dar acesso ao Saladeiro "Armour" aos trens de Viação Férrea e ainda da entrega de mercadorias na estação de Rivera, nasceram relações de intercâmbio de materiais que vêm ocasionando as operações registadas nesta conta.

Em 1935, fez-se ainda um convênio de tráfego mútuo para facilitar a vinda de turistas à Exposição Farroupilha, e em Setembro de 1937, entrou em vigor a título precário, em vista de ainda não ter sido assinado o respetivo convênio de tráfego mútuo de passageiros entre Montevidéo, via Jaguarão - Rio Branco e as estações de Bagé, Pelotas e Rio Grande.

Em 15 de dezembro de 1939, foi firmado um convênio com a Ferro Carril, o qual entrará em vigôr, de conformidade com a cláusula XXII, depois de aprovado pelas autoridades superiores de cada Estrada.

Em face do conflito que dificultou a navegação marítima foi criado em julho de 1942, um trem direto entre Montevidéo e São Paulo, denominado "Internacional" que está tendo regular movimento.

O movimento desta conta em 31 de dezembro apresenta um saldo devedor de Cr$ 64.043,40 equivalente a pesos-ouro uruguaios 6.764,18 ao câmbio médio de Cr$ 9,468.

18. Jewish Colonisation Association

Esta Companhia que é proprietária da grande colonia "4 Irmãos" possui uma linha férrea que partindo de sua sede vem entroncar na estação de Erebango. Mantém, a Viação Férrea, em virtude dessa circunstância, relações de intercâmbio de material rodante com essa Companhia e lhe presta diversos serviços, quando solicitados.

Em 31 de dezembro de 1943, existia um saldo a favor da Companhia de Cr$ 33.073,30.

19. Rêde de Viação Paraná - Santa Catarina

A Viação Férrea mantém com esta Estrada, constituída pelas linhas que compreendem a rêde do Paraná e Santa Catarina, relações de tráfego mútuo e intercâmbio de material rodante, e, por seu intermédio, com a Estrada de Ferro Sorocabana.

O saldo das operações, que, em 31 de dezembro de 1944, era favorável à Rêde de Viação Paraná - Santa Catarina, montava em Cr$ 1.422.492,60.

20. Companhia Seguradora Brasileira

Desde 1933 está em vigôr o "Seguro contra Acidentes Pessoais" nos trens e nas estações da Viação Férrea. Atualmente êste seguro está regulado pelo contrato celebrado, pelo prazo de 5 anos em 3 - 2 - 1938, com a Companhia em epígrafe, antes denominada Cia. Ítalo Brasileira de Seguros Gerais, e têrmo de aditamento de 26 de junho de 1938.

Expirado o prazo do contrato em 3 de fevereiro de 1943, considera-se renovado, de acôrdo com sua cláusula XVII.

Durante o ano de 1944 foram vendidos 574 499 "tickets" representativos dêsse seguro, ao preço de Cr$ 0,30 cada um, no valor global de Cr$ 172.349,70.

A Companhia concessionária abona por êste serviço, Cr$ 0,03 à Viação Férrea e Cr$ 0,10 ao bilheteiro, em cada "ticket" emitido.

21. Tráfego Mútuo Rodoviário

Nesta conta os srs. Melio, Stolz & Cia., J. Mello & Cia. e Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem, são creditados pela taxa rodoviária arrecadada, em virtude de contratos celebrados para o transporte de passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias, entre as estações de Bento Gonçalves, Alfredo Chaves e Prata e entre Santa Bárbara e Iraí, e são debitados pela comissão que concedem à Viação Férrea e pelos pagamentos que lhes são efetuados.

O movimento durante o ano foi o seguinte:	Cr$
Saldo em 1.º de janeiro	14.652,60
Arrecadado durante o ano	1.146.951,20
	1.161.603,80

Pagamentos efetuados aos seguintes:

Mello, Stolz & Cia.

Pelo transporte de encomendas e mercadorias entre as estações de S. Bárbara-Palmeira-Iraí e vice-versa		513.560,60

J. Mello & Cia.

Pelo transporte de encomendas e mercadorias entre as estações de B. Gonçalves-Alfredo Chaves-Prata e Lagôa Vermelha		173.369,50

Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem

Pelo transporte de passageiros entre S. Bárbara-Palmeira-V. Barril-Iraí e vice-versa		177.635,60
		864.565,70

Comissões e quota de fiscalização da Viação Férrea:

Mello, Stolz & Cia.

Quota fiscalização ..	1.200,00	
Comissão:		
2% s/mercadorias ..	11.853,90	
5% s/encomendas .	1.129,80	14.183,70

J. Mello & Cia.

Comissão:		
5% s/mercadorias ..	5.270,50	
10% s/encomendas .	451,80	5.722,30

D. A. E. R.

Quota fiscalização e expediente	15.000,00	34.906,00	899.471,70
Saldo em 31 - 12 - 1944			262.132,10

22. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea

O saldo desta conta em 31 de dezembro de 1944, era de Cr$ 1.235.403,10, sendo o seguinte o movimento das transações efetuadas com a Cooperativa, durante o exercício:

	Cr$
Saldo a seu favor em 1.º de janeiro	4.116.443,50

Crédito:

	Cr$	
Fornecimento ao pessoal	38.664.534,30	
Quotas para integralização de ações	846.311,20	
Cobranças pela Tesouraria e transferências de salários	12.154,40	
Hospitalização e medicamentos fornecidos a empregados feridos me serviço	100.250,90	
Pernoite de animais	192,50	
Diversos fornecimentos	46.260,60	
Vencimentos de empregados da Cooperativa em serviço no Palácio do Govêrno	5.987,90	
Abastecimento de carros especiais	33.187,20	
Diversos	7.796,40	39.716.675,40
		43.833.118,90

Débito

Pagamentos efetuados	41.800.000,00
Trabalhos e fornecimentos ...	271.635,90
Transportes em conta corrente	349.729,80

Carros restaurantes e bufetes — 50% dos lucros:			
3.º trimestre de 43	3.010,00		
4.º trimestre de 43	21.209,30		
1.º trimestre de 44	58.812,20		
2.º trimestre de 44	28.526,70		
3.º trimestre de 44	678,80	112.237,00	
Vencimentos e diárias de diversos empregados destacados na Cooperativa		53.820,30	
Lavagem de roupas		6.025,10	
Diversos		4.267,70	42.597.715,80
Saldo a seu favor em 31 de dezembro ...			1.235.403,10

23. Caixa de Aposentadoria e Pensões

A receita da Caixa de Aposentadoria e Pensões no ano de 1944, arrecadada pela Viação Férrea, inclusive a sua contribuição e a da Estrada de Ferro do Jacuí, importou em Cr$ 11.018.779,70.

Verifica-se portanto, um decréscimo de Cr$ 104.360,60 sôbre a receita de 1943, assim explicado:

		Cr$	Cr$
Contribuição dos Empregados	(decréscimo)	248.157,60	
Contribuição do Empregador	(decréscimo)	248.157,60	
Arrecadações diversas .	(decréscimo)	71.365,80	567.681,00
Quota de previdência (acréscimo)			463.320,40
			104.360,60

As quotas descontadas em fôlhas de vencimentos para pagamento de empréstimos concedidos ao pessoal, importaram em Cr$ 3.710.846,50.

O saldo a favor da Caixa de Aposentadoria e Pensões, em 31 de dezembro de 1944, era de Cr$ 1.191.304,20.

O pagamento, de conformidade com o Art. 1.º do Decreto-Lei n.º 65, de 14 de dezembro de 1937, deve ser feito até o

último dia útil do mês seguinte a que se refere a arrecadação, estando pois nesta data pago êste saldo.

Esta formalidade está em execução desde setembro de 1942.

24. Associações Ferroviárias Beneficentes

De conformidade com a Circular n.º 3, de 11 de janeiro de 1944, do sr. Diretor, são efetuados diversos descontos nas fôlhas de vencimentos para posterior pagamento às interessadas mediante indicação da Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses.

O movimento durante o exercício de 1944, foi o seguinte:

		Cr$
Saldo em 1.º de janeiro de 1944		372.860,80

Crédito

Recebido pela Tesouraria	126,00	
Idem, da importância adiantada à Associação dos Ferroviários Sul Rio Grandenses, em ..... 22-10-43, a título de empréstimo	200.000,00	
Descontos em fôlhas de vencimentos	3.766.487,00	3.966.613,00
		4.339.473,80

Débito

Pagamentos efetuados aos seguintes:

Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses	3.152.652,30
Sociedade Amparo Mútuo	260.628,90
Mutualidade dos Ferroviários	32.333,00
Sociedade Ferroviária de Auxílio Mútuo	125.144,30
Nacional Atlético Clube	14.567,00
Previdência dos Telegrafistas	7.951,00
O Ferroviário	20.783,10
Clube Ferroviário Pôrto Alegrense	7.705,00
Sociedade Pecúlio ao Aposentado .	123.874,10
	3.745.638,70

Transferência de importância descontada em fôlha e indevidamente creditada às Associações Ferroviárias Beneficentes	46,40	3.745.685,10
Saldo em 31 - 12 - 1944		593.788,70

25. Seguro Coletivo dos Funcionários

Desde 1.º de agôsto de 1934, acha-se em vigor o seguro de vida com a Companhia Nacional de Seguros de Vida Sul América, sendo o prêmio descontado em fôlhas de pagamento, a razão de Cr$ 1,275 por mil cruzeiros, por mês.

A contribuição anual tem sido:

	Cr$
1934	88.756,80
1935	428.103,70
1936	501.096,80
1937	596.791,20
1938	707.251,30
1939	714.470,70
1940	696.526,30
1941	681.471,80
1942	667.730,30
1943	784.207,60
1944	891.482,10
	6.727.888,60

26. Banco do Brasil — Pôrto Alegre

Foi o seguinte o movimento desta conta, durante o ano de 1944:

	Cr$
Saldo em 1.º de janeiro de 1944	76.825,50

Débito

Importância recebida do Tesouro Nacional, no Rio de Janeiro, em pagamento de faturas de transportes efetuados por conta do Govêrno da União		4.930.538,40
Idem, idem, em pagamento de faturas ed transportes já liquidadas em encontro de contas com o Govêrno Federal		504.662,40
Idem, idem, em duplicata, por faturas de transportes já liportes efetuados por conta do Govêrno Federal		53,70
Saldo entre as quantias depositadas para abertura de créditos para importação de materiais a seguir relacionados e o pagamento efetuado:		
George H. Carey C.º		
25 000 Kg de aço para molas	16.822,50	
288 000 Kg chapas de aço	107.007,10	
600 bandagens de aço	5,30	
80 eixos brutos para locomotivas e vagões	14.294,50	
United States Steel Export C.º		
138 720 l. e 60 000 Kg ferro em barras.	35.579,90	
44 092 l. chapas de ferro	2.118,90	
80 toneladas de ferro em barras ...	13.978,70	

10 000 Kg chapas galvanizadas	17.583,10
163 200 Kg aço em barras	75.793,70
111 000 Kg chapas pretas	61.762,10
1 070 Kg aço típo DBL	15.240,40
300 eixos de aço ...	62.173,90
25 200 Kg têlhas onduladas não galvanizadas	17.087,40
20 000 Kg arame galvanizado	15.424,50

Export Products Corp.

1 300 mts. canos galvanizados	48.665,80

Seneca Coal & Iron Corp.

550 toneladas de carvão coque	251.805,70

The Safety Car Heating & Ligting C. I.

14 ventiladores com base de parede .	20.350,80

Butcher & Hart Mfg. C.°

380 000 peças arruelas de pressão ..	2.025,20

R. W. Hebard & C.° Inc.

20 000 Kg arame galvanizado	803,40

The Baldwin Locomotive Works		
600 bandagens de aço e 270 aros	5.726,00	784.248,90
Cancelamento e saldo não utilizado, a favor de S/A Industrias Votorantim, para aquisição de 258 sacos de cimento, que não foram fornecidos		4.618,20
Importância recebida pelo Banco do Brasil, correspondente à Subvenção da União do 1.º semestre de 1944, para reaparelhamento da Rêde Ferroviária		10.000.000,00
Idem, idem, correspondente ao 2.º semestre		10.000.000,00
Importância devolvida pelo 13.º R. C. I. correspondente às 1.ª e 2.ª prestações do líquido dos vencimentos do convocado Carlos Alberto Falcão de Oliveira		120,20
Importância devolvida pelo 3.º R. A. D. C., correspondente aos vencimentos do convocado Dacio de Souza Oliveira		406,10
Idem, remetida pelo 2.º Batalhão Ferroviário, valor da fatura de transportes n.º 44		9,00
Valor das passagens utilizadas pelo Capitão Roque Palmeiro do 3.º R. C. M.		73,80
Importância paga indevidamente ao Banco do Brasil, como procurador de Lux Jornal		

Ltda., quando deveria ser a Helio Lux Ltda., conforme conta a pagar n.º 7495	200,00	
Importância referente ao impôsto do Sêlo, indevidamente debitada à Viação Férrea .	1.004,20	
Juros vencidos no 1.º semestre	3.378,20	
Idem, idem, no 2.º semestre....	1.778,80	26.231.091,90
		26.307.917,40

Crédito

Importância transferida durante o ano ao Banco do Rio Grande do Sul — C/Movimento	7.580.000,00	
Idem, idem, ao Banco do Rio Grande do Sul — C/Aviso 90 dias	10.440.000,00	
Idem, idem, ao Banco do Rio Grande do Sul — C/Resgate Variante Barreto a Diretor Pestana	1.360.000,00	
Transferência de parte da quota da Subvenção da União, ao Banco do Brasil no Rio de Janeiro, necessária para atender o resgate das Notas Promissórias emitidas a favor de Inland Steel C.º	4.900.000,00	
Quota de 6% para atender o imposto de 5% e despesas provenientes dos depósitos de abertura de créditos ..	106.133,80	
Despesas diversas com a abertura de crédito, debitadas em conta corrente	4.880,30	
Custo, taxa de expediente, porte e registo de "Pedidos de Preferência" e "Recomendações", emitidas a nosso favor pela Carteira de Ex-		

portação e Importação no Rio de Janeiro	4.075,00	
Diversas despesas provenientes de comissão bancária, taxa aéreas, telegráficas, estampilhas etc.	58.615,10	
Suprimentos de Caixa durante o ano	1.636.000,00	26.089.704,20
Saldo em 31 de dezembro de 1944		218.213,20

27. **Banco do Brasil — Rio de Janeiro**

O movimento desta conta em 1944, foi o seguinte:

		Cr$
Saldo em 1.º de janeiro de 1944		2.703.452,20
Débito		
Parte de quota da Subvenção da União, correspondente ao 1.º semestre de 1944, necessária para o resgate das Notas Promissórias emitidas a favor da Inland Steel C.º, de acôrdo com o contrato de 10 - 9 - 40	2.450.000,00	
Idem, idem do 2.º semestre	2.450.000,00	
Juros de 2% ao ano, vencidos no 1.º trimestre de 1944 ..	11.439,80	
Idem, idem, 2.º trimestre de 1944	18.345,00	
Idem, idem, 3.º trimestre de 1944	26.106,90	
Idem, idem, 4.º trimestre de 1944	18.625,50	4.974.517,20
		7.677.969,40
Crédito		
Resgate das seguintes Notas Promissórias emitidas pelo Govêrno do Estado a favôr da Inland Steel C.º e avaliadas pelo Banco do Brasil:		

Vencidas em 1-3-44 ao câmbio de
Cr$ 19,66

RG-IS	12 de US$..	7.524,69	
RG-IS	32 de US$..	14.816,08	
RG-IS	52 de US$..	15.229,27	
RG-IS	72 de US$..	7.399,61	
RG-IS	92 de US$..	8.962,91	
RG-IS	112 de US$..	10.654,88	
		64.587,44	1.269.789,10

Imposto de importação 5% 63.489,50

Vencidas em 1-6-44 ao câmbio de
Cr$ 19,63

RG-IS	13 de US$..	7.425,25	
RG-IS	33 de US$..	14.620,27	
RG-IS	53 de US$..	15.028,00	
RG-IS	73 de US$..	7.301,81	
RG-IS	93 de US$..	8.844,46	
RG-IS	113 de US$..	10.514,06	
		63.733,85	1.251.095,50

Imposto de importação 5% 62.554,80

Vencidas em 1-9-44 ao câmbio de
Cr$ 19,50

RG-IS	14 de US$..	7.325,80	
RG-IS	34 de US$..	14.424,47	
RG-IS	54 de US$..	14.826,73	
RG-IS	74 de US$..	7.204,02	
RG-IS	94 de US$..	8.726,01	
RG-IS	114 de US$..	10.373,25	
		62.880,28	1.226.165,50

Imposto de importação 5% 61.308,30

Comissão de 1/4% cobrada pelo Banco do Brasil pelo resgate das Notas Promissórias acima		9.367,60	
Comissão de The First National Bank of Chicago pelo resgate das mesmas Notas Promissórias		352,80	
Comissão bancária contratual de 1/8% sôbre a quóta da Subvenção da União, recebida pelo Banco do Brasil, correspondente aos:			
1.º semestre de 44	12.500,00		
2.º semestre de 44	12.500,00	25.000,00	
Custo de telegramas passados pelo Banco do Brasil, sôbre assuntos de interêsse da V. Férrea		23,00	3.969.146,10
Saldo em 31 de dezembro de 1944			3.708.823,30

28. Banco do Brasil — Rio Grande

Esta conta é mantida com depósitos da renda da estação e, em caso de necessidade, com os recursos desta Capital. Foi aberta tendo em vista a necessidade de se dispor alí, em Rio Grande, de numerário para atender os gastos alfandegários e portuários.

O movimento foi o seguinte:

	Cr$
1944 — Saldo em 1.º de janeiro	4.512,90

Débito

Depositados nos meses de:

	Cr$
Janeiro	8.000,00
Fevereiro	16.000,00

Março	10.000,00		
Abril	10.000,00		
Maio	21.000,00		
Junho	315.000,00		
Julho	105.000,00		
Outubro	70.000,00		
Novembro	10.000,00		
Dezembro	25.000,00	590.000,00	
Juros vencidos no 1.º semestre ..		245,30	590.245,30
			594.758,20

Crédito

Despesas portuárias e alfandegárias com o desembaraço dos seguintes materiais:

	Portuárias	Alfandegárias	Totais
Tubos de oxigênio	3.912,80	—	3.912,80
Carvão	78.657,80	—	78.657,80
Diversos materiais	9.119,10	383.553,50	392.672,60
Ferro — Diversos	53.219,60	605,20	53.824,80
Chumbo em lençol e canos e tubos diversos	2.588,00	111,10	2.699,10
Asbestos e diversos artigos para fundição	3.340,40	1.295,90	4.636,30
Óleos diversos, desincrustantes, tintas preparadas e água rás.	14.594,00	—	14.594,00
Locomotivas	3.433,20	—	3.433,20
Aço — Diversos .	29.407,20	—	29.407,20
Ferramentas, geradores e acumuladores, vi-			

dros, carbureto de cálcio, estopa e escovas de grafite	10.487,90	—	10.487,90	594.325,70
Saldo em 31 de dezembro de 1944				432,50

29. Banco do Brasil — C/Caução

Dando cumprimento ao programa traçado para melhoria das condições do tráfego, visando maior segurança e rapidez e como parte do programa de reaparelhamento geral a Viação Férrea adquiriu em Chicago, da Inland Steel Company, trilhos e acessórios para 280 Km de linha.

Em 10-9-1940, foi assinado um contrato entre o Banco do Brasil e o Estado do Rio Grande do Sul pelo qual o primeiro se obriga a efetuar os pagamentos do material encomendado.

Em garantia dêsses pagamentos, foram dadas em caução àquele Banco tôdas as subvenções anuais de 20 milhões de cruzeiros, referentes aos exercícios de 1941 a 1945, inclusive, num total de Cr$ 100.000.000,00.

Tais subvenções foram concedidas a esta Estrada pelo Govêrno Federal, por Decreto-Lei n.º 552, de 12-7-1938, e para seu recebimento no Tesouro Nacional foi concedida procuração ao Banco do Brasil com poderes especiais e irrevogáveis.

Já providenciou-se a baixa da importância de 60 milhões de cruzeiros que correspondem às subvenções de 1941, e 1942 e 1943, recebidas pelo Banco.

Em 31 de dezembro de 1944, a conta "Caução" do Banco do Brasil apresentava o saldo de Cr$ 20.000.000,00 equivalentes às subvenções penhoradas de 1944 a 1945.

30. Banco do Rio Grande do Sul

Em setembro de 1938, a Viação Férrea abriu uma conta devedora no Banco do Rio Grande do Sul, com o limite de Cr$ 3.000.000,00. A partir de 10 de setembro de 1941, com a autorização do sr. Interventor Federal no ofício do sr. Secretário das Obras Públicas, datado de 17 de setembro de 1941, e de acôrdo com o contrato firmado com o referido Banco, êste limite foi elevado para Cr$ 5.000.000,00.

Com carta n.º 15/31 de 8 de janeiro de 1942, a Diretoria do Banco comunicou à Viação Férrea que, até ulterior deliberação, reduziu a taxa de 9% para 8 1/2%, como também, de acôrdo com a praxe comercial, isentou o contrato da comissão semestral em que incidia.

O saldo desta conta em 31 de dezembro de 1944, era de ..... Cr$ 4.406.650,00

31. Banco do Rio Grande do Sul — C/Aviso 90 dias

Esta conta, durante o exercício de 1944, teve o seguinte movimento:

		Cr$
Saldo em 1.º de janeiro		8.610.846,00
Débito		
	Cr$	
Importância transferida do Banco do Brasil, em abril	2.140.000,00	
Idem, idem, em maio	50.000,00	
Idem, idem, em julho	7.550.000,00	
Idem, idem, em setembro	700.000,00	
Importância transferida da conta Movimento, em julho ...	2.000.000,00	
Idem, idem, em agôsto	1.000.000,00	
Idem, idem, em setembro	1.000.000,00	
Importância depositada em setembro	2.498.058,10	
Juros vencidos no 1.º semestre de 1944	124.538,90	
Idem, no 2.º semestre	303.681,90	17.366.278,90
Crédito		
Importância transferida à conta "Resgate Variante Barreto a Diretor Augusto Pestana", para atender o pagamento de cupões e juros das apólices correspondentes ao 2.º semestre de 1943 e vencidas em 1.º de janeiro de 1944	1.600.000,00	

Idem, idem, em junho	2.635.443,00	
Idem, idem, em dezembro	1.400.000,00	
Importância transferida para a conta Movimento, para resgate da Nota Promissória n.º 7 a favor de Brasunido S/A, vencida em março ..	4.238.000,00	
Importância transferida para a conta Movimento e mdezembro	3.600.000,00	13.473.443,00
Saldo em 31 de dezembro de 1944 ..		12.503.681,90

32. Banco do Rio Grande do Sul — C/Resgate da Variante Barreto - Diretor Augusto Pestana

Em setembro de 1937, em virtude do que determina a cláusula XI do contrato celebrado em 27-6-33 entre o Govêrno do Estado e a Emprêsa Construtora Grüen & Bilfinger Ltda., foi aberta esta conta para a constituição de um fundo especial destinado a garantir o resgate das apólices sorteadas e o pagamento dos juros de tôda a emissão.

Conforme informação do Tesouro do Estado, foram emitidas e entregues à Emprêsa Construtora 47 850 apólices. De acôrdo com o plano de amortização, a anuidade para resgate déstas apólices e dos cupões de juros é de Cr$ 5.590.293,30 e a mensalidade é de Cr$ 465.857,80.

Esta quantia, entretanto, não tem sido depositada mensalmente, mas à medida das necessidades.

Foi o seguinte, o movimento desta conta em 1944:

	Cr$
Saldo em 1.º de janeiro de 1944	234.219,30

Débito

	Cr$
Estorno do lançamento, pelo resgate indevido de 3 342 cupões	133.680,00
Idem, idem, da comissão correspondente	1.336,80

Importância transferida da c/Aviso 90 dias	5.635.443,00	
Idem, idem, da c/Movimento ..	400.000,00	
Idem, idem, do Banoo do Brasil — Pôrto Alegre	1.360.000,00	
Juros vencidos no 1.º semestre .	8.856,50	
Idem, idem, no 2.º semestre ...	8.571,10	7.547.887,40
		7.782.097,70

Crédito

Resgate de 3 056 apólices	3.056.000,00	
Comissão pelo resgate	30.560,00	
Resgate de 76 869 cupões de juros	3.074.760,00	
Comissão pelo resgate	30.747,60	
Diversos (publicações de editais, estampilhas, etc.)	8.278,40	
Juros devedores vencidos no 2.º semestre	7,60	6.200.353,60
Saldo em 31 de dezembro de 1944		1.581.744,10

33. Títulos a Pagar

O saldo que apresenta esta conta, em 31 de dezembro, na importância de Cr$ 36.787.017,80, assim se especifica:

	Cr$
Saldo em 1.º de janeiro de 1944	44.811.630,60
Títulos resgatados (Brasunido S. A. e Inland Steel C.º)	8.024.612,80
Saldo em 31 de dezembro de 1944	36.787.017,80

34. Depósitos para abertura de créditos

Para importação de materiais, em virtude da situação internacional, o comércio exterior tem exigido a abertura de crédito confirmado e irrevogável para embarque de mercadorias.

A abertura dêstes créditos acarreta várias despesas que vêm encarecer ainda mais o custo da mercadoria.

Entre estas destaca-se a comissão bancária, taxas de telegramas desta capital para o Rio e dalí para o estrangeiro, porte aéreo para remessa de documentos, etc.

Com o valor da mercadoria, deve ser depositada a percentagem de 5% para o impôsto de exportação e mais 1% para atender as despesas decorrentes da abertura de crédito, que após a liquidação se houver saldo será devolvido à Viação Férrea.

O saldo desta conta que em 31 de dezembro montava a Cr$ 815.848,70 correspondia a despesas e depósitos para abertura de créditos para importação de diversos materiais.

35. Cia. Carbonífera Minas do Butiá

Esta conta denominada primitivamente, Cia. Carbonífera Rio Grandense, substituída pela conta em epígrafe, em virtude de ter a primeira adquirido da segunda todos os bens, coisas e direitos relativos a indústria e comércio de carvão, bem como transporte fluvial e lacustre, foi criada para registo das relações comerciais desta Cia. com a Estrada de Ferro do Jacuí, ocupada pela Viação Férrea em meados de fevereiro de 1941.

O saldo a favor da Viação Férrea, desta conta em 31 de dezembro de 1944, era de Cr$ 577.249,00.

36. Indenizações a Pagar

Durante o ano de 1944, foram processadas contas de "Indenizações a Pagar" na importância de Cr$ 457.721,20, em virtude de faltas ou avarias de mercadorias despachadas, verificadas por motivos diversos.

Êsse total, que dá uma média mensal de Cr$ 38.143,43, assim se desdobra:

Pela responsabilidade:

Viação Férrea	440.702,40
Empregados	12.684,60
Terceiros	4.334,20
	457.721,20

37. Legião Brasileira de Assistência

Por decreto-lei n.º 4 830 de 15 de outubro de 1942, o Govêrno Federal reconheceu como órgão de cooperação do Estado, a Legião Brasileira de Assistência, associação instituída na conformidade dos estatutos aprovados pelo Ministério da Justiça e fundada com o objetivo de prestar, em tôdas as formas úteis, serviços de assistência social, diretamente ou em colaboração com as instituições especialiadas. Pelo artigo 2.º do referido decreto-lei, o Govêrno assegurou à L. B. A.:

a) Uma cota mensal correspondente à percentagem de 0,5% sôbre o salário de contribuição dos segurados de Institutos ou Caixas de Aposentadorias e Pensões, e descontada juntamente com a contribuição devida a tais instituições.
b) De uma cota mensal a ser paga pelos empregadores de importância igual àquela prevista na alínea anterior, e recolhida juntamente com a dos respetivos empregados.

O montante das contribuições creditadas a esta conta, de conformidade com as alíneas **a** e **b**, foi o seguinte:

1944	827.233,80
1943	738.422,80
1942 (Novembro e Dezembro)	109.302,00

38. Cauções de Empregados

Éstas cauções de conformidade com as instruções em vigor, são constituídas por descontos em fôlhas na proporção de 10% dos vencimentos.

Foi sempre de praxe depositar-se êsse valor em estabelecimentos bancários, em conta especial, sob aviso e assim esteve até abril de 1935, quando por escassez de recursos financeiros, a Administração deliberou dêle utilizar-se para resgate de compromissos seus, especialmente para fazer face ao pagamento de uma prestação dos carros Pullmann. Assumiu assim o compromisso de atender os onus dos juros cuja taxa continua sendo de 6%. Êstes, no ano de 1944, importaram em Cr$ 123. 632,20, sendo Cr$ 61.035,30 no primeiro semestre e Cr$ 62.596,90 no segundo semestre.

O número de empregados que mantinham saldo credor de cauções, em 31 de dezembro de 1944, era de 1727 e o montante do saldo da conta era de Cr$ 2.181.943,20.

39. Obrigações de Guerra

A emissão dos títulos de obrigações de guerra foi autorizada pelo decreto-lei n.º 4789, de 5 de outubro de 1942, juntamente com o estabelecimento da aquisição compulsória dêsses títulos.

O artigo 7.º dêsse decreto-lei determina que a partir de janeiro de 1943 os funcionários públicos e extranumerários, contratados, mensalistas, diaristas e tarefeiros, federais, estaduais e municipais, receberiam igualmente 3% de sua remuneração ou vencimentos em obrigações de guerra mediante desconto em fôlha, cabendo à respetiva Repartição, remeter à Caixa de Amortização as listas para a emissão competente.

O decreto-lei n.º 5505, de 20 de maio de 1943, estabeleceu a forma de desconto das importâncias destinadas a aquisição compulsória das obrigações de guerra e os srs. Ministro da Fazenda e do Trabalho, por Portaria n.º 66, de 29 de julho de 1943, com amparo no artigo 7.º dêsse decreto-lei deram instruções para execução do mesmo.

Tendo em vista os decretos e instruções citadas, a Viação Férrea procurou imediatamente colocar-se em situação legal, cumprindo as determinações contidas.

Em face dos têrmos do art.º 3.º, do Decreto-Lei n.º 6455, de 29 de abril de 1944, que "Dispõe sôbre subscrições e venda de "Obrigações de Guerra" e dá outras providências", cessaram, a partir do mês de maio daquele ano, os descontos que vinham sendo efetuados nos vencimentos dos empregados da Viação Férrea, para aquisição compulsória de Bonus de Guerra.

As instruções para cessação dos descontos foram dadas pelo sr. Diretor em carta circular n.º 32, que em 20-5-44 dirigiu aos srs. Engenheiros Chefes de Departamentos.

Os descontos efetuados nos meses de janeiro a abril de 1944, que montaram a Cr$ 433.935,40, assim estão discriminados.

	Viação Férrea	E. F. Jacuí	Total
Janeiro	103.558,90	1.610,00	105.168,90
Fevereiro	103.660,00	1.680,00	105.340,00

Março	106.979,00	1.640,00	108.619,00
Abril	113.097,50	1.710,00	114.807,50
	427.295,40	6.640,00	433.935,40

40. Provisões para Riscos Diversos

Em face do vulto da despesa a que estava sujeita a Viação Férrea para manter os seus bens segurados, cêrca de 600 mil cruzeiros anuais, foi proposta ao Govêrno do Estado a instituição de um fundo constituído pela separação mensal da quantia de Cr$ 50.000,00 tornando-se assim, a Viação Férrea a própria seguradora.

O saldo desta conta em 31 de dezembro de 1944, era de Cr$ 2.774.730,10, assim especificado:

		Cr$
Saldo anterior		3.213.828,70
Receita		
	Cr$	
12 quotas de Cr$ 80.000,00 debitadas ao "custeio" da Rêde	960.000,00	
Juros vencidos pelo "fundo" depositado no Banco	72.286,60	
Produto da venda de salvados ..	25.344,00	1.057.630,60
		4.271.459,30
Despesa		
Com pessoal	140.945,40	
Com material	206.512,30	
Despesas diversas	1.149.271,50	1.496.729,20
Saldo em 31 de dezembro de 1944 ...		2.774.730,10

De novembro de 1942 em diante, as despesas decorrentes da lei de acidentes do trabalho n.º 3 724, reformada pelo decreto n.º 24 637, de 10 de julho de 1934, passaram a ser atendidas com os recursos da conta "Provisões para Riscos Diversos". Por essa razão, a partir de julho de 1943, as quotas mensais da receita foram elevadas para Cr$ 80.000,00.

IV — Quadro Administrativo

Ao expirar o ano de 1944, o quadro administrativo do Departamento de Controle e Finanças estava assim constituído:

Chefe do Departamento	— Eng.º José Simeão Soeiro de Souza
Assistentes do Departamento	— Eng.º Hermínio da Silva Lima
	— Eng.º Pedro Italo Dalle Ore
	— João Carlos Maura
Chefe da Secretaria	— Antônio Labriola Gonçalves
Chefe da Contabilidade Geral	— Oswaldo Ehlers
Tesoureiro	— Otto Brinckmann
Chefe da Contadoria Central	— Christiano Ehlers
Chefe da Contadoria da Despesa	— Izidoro Belmonte Macedo Netto
Chefe da Contadoria da Receita	— Marino da Silva Eichenberg
Chefe do Serviço Mecanizado	— Pery Lopes de Lima
Procurador	— Bel. Américo Áureo Barcellos
Inspetores	— Armando Teixeira Nogueira
	— Armando Pitta dos Santos
	— Elíbio Bertoia
	— João Arnaldo Kinzel
	— Oswaldo Neves de Amorim
	— Luiz Rist Sobrinho
Chefes de Secção	— Amaro Marques
	— Aura Schultz Merlotti
	— Alfredo da Costa Castro
	— Armínio Machado Saraiva
	— Honório Azevedo
	— Aparício Vernes Palma
	— Gaspar de Moura e Cunha
	— Pedro de Oliveira Farias
	— Manoel Prudêncio de Lima
	— Affonso Charlier
Residente, adido ao Departamento	— João Câncio Ferreira

Pôrto Alegre, 11 de janeiro de 1946.

a) **J. Soeiro de Souza**
Eng. Chefe do Departamento de Controle e Finanças.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

Índice da matéria contida no relatório

Páginas

Departamento de Transporte 111

I — DESPESAS:

1. Despesas do Departamento, por espécie 112

II — DADOS DIVERSOS:

1. Peso útil retribuído 113
2. Custo dos serviços de transportes, por Ton-Km 113
3. Número de Ton-Km, por empregado 113
4. Movimento de viajantes, animais e Ton-Km de bagagem, encomenda e mercadoria — Serviço Remunerado 115
5. Movimento de viajantes, animais e Ton-Km de bagagem, encomenda e mercadoria — Serviço não remunerado 116
6. Movimento do último qüinqüênio — Serviço Remunerado 117
   a) Viajantes 117
   b) Bagagens 117
   c) Encomendas 118
   d) Mercadorias 118
7. Movimento de mercadorias nos anos de 1944 e 1943 — Serviço Remunerado 119
8. Tráfego mútuo com as Estradas do Norte — Viajantes, bagagens, encomendas e mercadorias 120
9. Desvios particulares 121
   a) Fechados ao tráfego 121
   b) Transferido 121
10. Estações, paradas e desvios 121
    a) Inauguradas 121
    b) Elevadas à categoria de estação 121
11. Interrupções do tráfego 121
12. Alteração de horários 123

III — MOVIMENTO

Páginas

1. **Número de trens efetuados** 124
2. **Número de veículos por espécie de trem** 124
3. **Percurso dos carros e vagões** 125
4. **Percentagem entre vagões carregados e vazios** 125
5. **Atrasos de trens viajantes, mistos e carros-motores** 125
   a) Trens viajantes 125
   b) Trens mistos 126
   c) Carros-motores 126
6. **Vagões carregados completos** 126
7. **Intercâmbio de veículos com a Rêde de Viação Paraná — Santa Catarina** 129
   a) Material do Norte nas linhas da Viação Férrea 129
   b) Material da Viação Férrea nas linhas do Norte 130
8. **Intercâmbio com a Jewish Colonisation Association** 130
9. **Secção de Crítica e Contrôle** 130

IV — TELÉGRAFO

1. **Linhas telegráficas e telefônicas** 135
   a) Defeitos e interrupções 135
   b) Conservação das linhas 135
   c) Extensão das linhas em tráfego 135
   d) Aparêlhos em uso 136
   e) Instalações novas 136
2. **Construção e reconstrução de linhas** 136
   a) Construção de linha entre Passo Fundo e Marcelino Ramos 136
   b) Construção de linha entre Dilermando Aguiar e Santana 137
   c) Reconstrução da linha telegráfica de D. Pedrito a Santana 137
   d) Reconstrução da linha telegráfica de Santana a São Luiz Gonzaga 137
   e) Construção de linhas telegráficas na variante de Júlio de Castilhos a Parada S. Luiz 137
3. **Baterias** 137
4. **Balanças** 138
5. **Relógios** 138
6. **Bilheteiras** 138
7. **Carimbadores** 138
8. **Cofres** 138

Páginas

9. **Lacres para vagões** 138
10. **Oficinas das Inspetorias** 138
11. **Oficinas Telegráficas de Jacuí** 139
12. **Automóveis de linha** 140
13. **Tráfego telegráfico e rádio telegráfico** 142

V — REGISTO DE OCORRÊNCIAS 147

VI — QUADRO ADMINISTRATIVO 148

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

Sr. Diretor.

De acôrdo com as instruções regulamentares, cumpre-nos o dever de apresentar a essa Diretoria o relatório dos serviços realizados pelo Departamento de Transporte durante o exercício de 1944, em cujo período administrativo tiveram gestão nossos predecessores Engos. Homero Dias e Ennio Pinto da Silva.

Nêsse período, os trabalhos, em geral, se processaram com regularidade apesar das dificuldades emanantes da deficiência do material rodante com que vimos lutando e da escassez de combustíveis que ameaçou, sobremodo, o curso normal do nosso serviço de transporte.

Não obstante, porém, pôde-se vencer o exercício de 1944 com marcadas vantagens sôbre os anteriores, mercê de um entrosamento mais eficiente de nossas atividades, o que permitiu, por um lado, a arrecadação da elevada renda bruta que montou em Cr$ 193.595.412,70, sobrepujando a de 1943 em 14,5% e, por outra parte, evitando que as despesas dêste Departamento subissem em proporções idênticas, contribuindo, assim, eficazmente para a realização do lucro líquido de .... Cr$ 14.496.036,20.

O aproveitamento racional do material rodante e de tração superou, decisivamente, o dos anos anteriores, o que se observa, desde lógo, pela comparação dos elementos relativos aos cinco últimos anos, relacionados a seguir:

1.º) Toneladas-quilômetros de mercadorias e animais transportados:

Em 1940	717 706 505	Ton-Km
Em 1941	651 517 761	" "

Em 1942	823 198 049	Ton-Km
Em 1943	846 310 605	" "
Em 1944	867 630 875	" "

— 2.º) Percurso simples de locomotivas:

Em 1940	13 241 889	Km
Em 1941	12 578 107	"
Em 1942	14 178 833	"
Em 1943	14 381 118	"
Em 1944	14 419 972	"

— 3.º) Vagões carregados:

Em 1940	126 781	vagões
Em 1941	115 196	"
Em 1942	130 308	"
Em 1943	142 615	"
Em 1944	142 689	"

— 4.º) Percurso efetuado pelos vagões:

Em 1940	68 342 525	Km
Em 1941	63 010 710	"
Em 1942	73 528 831	"
Em 1943	88 843 610	"
Em 1944	90 079 571	"

São relatadas nas páginas seguintes, em síntese, as atividades mais destacadas e exposição dos dados mais interessantes para apreciação geral dos serviços realizados.

Embora não tenhamos a pretensão de apresentar um trabalho isento de lacunas, esperamos, no entretanto, que o mesmo preencha às necessidades do fim colimado, e, estaremos, como sempre, prontos a prestar a essa Diretoria os esclarecimentos que por ventura se fizerem mister.

I — Despesas

A despesa realizada durante o ano com pessoal, material e diversos, por êste Departamento, elevou-se a ..... Cr$ 91.712.621,80 excedendo em Cr$ 6.778.676,10 a de 1943, que fôra de Cr$ 84.933.955,70.

No quadro n.º T-1 estão discriminadas por seus respectivos títulos tôdas as despesas dêste Departamento.

II — Dados Diversos

1. Pêso útil retribuído

Em 1944	879 853 637	Ton-Km
Em 1943	814 599 154	" "
Diferença para mais.	65 254 483	" "

2. Custo dos serviços de transporte, por Ton-Km de pêso útil retribuído

Em 1944	Cr$ 0,104 2
Em 1943	Cr$ 0,104 6
Diferença para menos	Cr$ 0,000 4

3. Número de Ton-Km de Pêso útil retribuído, por empregado

Em 1944	276 683	Ton-Km
Em 1943	250 107	" "
Diferença para mais.	26 576	" "

Em 1944 trabalharam, em média, no serviço de transporte, 3 180 empregados, menos 77 do que a de 1943, que fôra de 3 257.

Despesa do Departamento de Transporte, em 1944

Quadro T-1

DESIGNAÇÃO DA DESPESA	Pessoal	Material	Diversos	Total
	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
2400/Administração Central	2.958.523,7	595.169,6	267.851,9	3.821.545,2
2401/Pessoal das Estações	9.680.785,8	—	232.347,8	9.913.133,6
2402/Manobra dos trens a vapor	2.281.305,1	4.109.298,5	52.390,6	6.442.994,2
2404/Serviços nos cais para carvão e minérios	—	15.701,4	—	15.701,4
2405/Fornecimento às estações	176.975,7	1.803.273,6	457.010,8	2.437.260,1
2406/Tração a vapor — Pessoal	6 985.394,7	—	99.313,6	7.084.708,3
2408/Automotrizes	140.736,1	452.679,4	4.806,9	598.222,4
2409/Combustível	986.071,0	42.330.738,9	3.570,0	43.320.379,9
2411/Água para locomotivas	802.613,6	932.863,9	225.408,0	1.960.885,5
2412/Lubrificantes para locomotivas	2.044,5	625.436,5	—	627.481,0
2413/Fornecimentos diversos às locomotivas	54.187,2	293.897,0	6.362,1	354.446,3
2414/Depósitos e abrigos de locomotivas	2.023.096,7	791.053,1	190.784,2	3.004.934,0
2415/Condução de trens	4.911.844,4	19,3	101.358,9	5.013.222,6
2416/Material e despesas diversas para conservação dos trens	472.155,5	389.575,9	53.884,3	915.615,7
2417/Material e despesas div. para abastecimentos dos trens	43.325,7	241.484,6	85.746,9	370.557,2
2418/Sinalização	—	4.997,3	—	4.997,3
2419/Vigilância nas passagens de nível	80.808,2	—	93,5	80.901,7
2420/Serviço telegráfico e telefônico	3.794.767,1	4.763,7	160.763,3	3.960.294,1
2421/Serviço de embarcações	—	—	—	—
2422/Tomada e entrega a domicílio — Bag. e Enc.	78.949,5	78.698,3	15.468,8	173.116,6
2422/Tomada e entrega a domicílio — Mercadoria	157.757,9	50.488,6	139.053,8	347.300,3
2423/Vagamento, evaporação, quebra, etc. de materiais	—	9.311,5	—	9.311,5
2424/Perdas e avarias — cargas	—	**1.551,9**	42.310,6	40.758,7
2425/Perdas e avarias — bagagens e encomendas	—	—	9.380,9	9.380,9
2426/Baldeações	—	—	—	—
2427/Armazens reguladores	—	—	—	—
2428/Percurso e estadia de carros e vagões	—	—	147.910,5	147.910,5
2429/Despesas não especificadas: Letra — A	974.714,6	3 013,3	355,0	978.082,9
Letra — B	57.748,0	—	—	57.748,0
Letra — C	18.420,8	—	3.321,1	21.741,9
Totais	36.682.225,8	52.730.912,5	2.299.493,5	91.712.631,8

A importância em negrito representa crédito.

4. Movimento de viajantes, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias
SERVIÇO REMUNERADO

Quadro T-2

MESES	NÚMERO DE VIAJANTES						Número de animais	MIL TON-KM		
	1.ª classe	2.ª classe	Subúrbios	Espéciais	Fúnebres	Total		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	146 292	117 978	24 368	5 742	—	294 380	33 668	30	728	59 004
Fevereiro	154 667	123 209	32 845	766	5	311 492	36 138	31	797	53 443
Março	149 780	122 335	14 750	—	8	286 873	20 106	36	966	57 253
Abril	137 468	122 859	5 424	—	15	265 766	38 564	22	821	55 837
Maio	136 538	127 936	3 170	168	2	267 814	65 506	22	851	58 256
Junho	135 585	113 262	1 856	623	6	251 332	74 496	24	978	50 966
Julho	130 476	122 098	2 945	69 605	18	325 142	49 755	41	1 012	50 993
Agôsto	127 235	114 392	1 254	58 358	6	301 245	44 515	24	1 136	52 659
Setembro	142 181	114 913	2 226	33 751	4	293 075	52 656	20	1 115	47 875
Outubro	126 193	98 356	2 297	27 333	3	254 182	40 836	19	983	53 865
Novembro	151 460	121 993	1 691	27 591	—	302 735	34 640	17	1 049	58 605
Dezembro	167 990	155 850	3 190	14 009	5	341 044	36 129	34	1 105	53 551
Total do ano de 1944	1 705 865	1 455 181	96 016	237 946	72	3 495 080	527 009	320	11 541	620 307
Total do ano de 1943	1 431 529	1 135 127	97 726	8 920	—	2 673 302	597 561	252	8 159	617 215
Diferença sôbre 1943	+ 274 336	+ 320 054	— 1 710	+ 229 026	+ 72	+ 821 778	— 70 552	— 32	+ 3 382	+ 3 092

5. Movimento de viajantes, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — SERVIÇO NÃO REMUNERADO

Quadro T-3

MESES	NÚMERO DE VIAJANTES				Número de animais	MIL TON-KM		
	1.ª classe	2.ª classe	Carros motores	Total		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	10 929	4 363	223	15 515	39	18	69	4 102
Fevereiro	12 114	4 745	145	17 004	36	10	167	18 042
Março	10 885	5 031	245	16 161	52	22	93	13 103
Abril	6 078	4 222	223	10 523	72	7	77	14 148
Maio	9 334	5 355	216	14 905	69	5	156	13 558
Junho	7 910	5 003	219	13 132	65	5	160	12 626
Julho	8 833	4 302	201	13 336	49	6	146	15 098
Agôsto	10 714	4 499	309	15 522	43	2	160	14 570
Setembro	13 481	4 678	247	18 406	111	2	177	13 909
Outubro	13 786	4 564	300	18 650	63	2	236	16 006
Novembro	14 665	4 106	275	19 046	1 078	3	98	14 859
Dezembro	15 715	3 569	223	19 507	54	4	98	15 455
Total do ano de 1944	134 444	54 437	2 826	191 707	1 731	86	1 637	165 476
Total do ano de 1943	104 497	69 037	2 675	176 119	490	104	1 427	176 696
Diferença sôbre 1943	+ 29 947	— 14 600	+ 151	+ 15 588	+ 241	— 18	+ 210	— 11 220

6. Movimento do último qüinqüênio — SERVIÇO REMUNERADO

a) VIAJANTES

Quadro T-4

ANOS	NÚMERO DE VIAJANTES						RECEITA			Percurso médio em Km de um viajante
	1.ª classe	2.ª classe	Trens subúrbios	Trens especiais	Fúnebres	Total	Total	Por viajante	Por viajante-Km	
							Cr$	Cr$	Cr$	
1940	1 354 771	1 102 279	51 198	10 137	4	2 518 389	21.445.964,7	8,187	0,084	97,1
1941	1 105 702	1 037 725	127 553	12 148	—	2 283 128	18.628.182,3	7,919	0,084	94,2
1942	1 159 017	1 036 244	130 869	4 707	—	2 330 837	24.828.105,0	10,204	0,107	95,0
1943	1 431 529	1 135 127	97 726	8 920	—	2 673 302	30.703.220,9	10,942	0,108	101,7
1944	1 705 865	1 455 181	96 016	237 946	72	3 495 080	37.607.088,0	10,281	0,109	94,3

b) BAGAGENS

Quadro T-5

ANOS	BAGAGENS		RECEITA			Percurso médio em Km de 1 tonelada
	Toneladas	Toneladas-Quilômetro	Total	Por tonelada	Por Ton-Km	
			Cr$	Cr$	Cr$	
1940	987	352 834	239.921.4	243,075	0,68	358
1941	733	248 140	170.238,2	232,391	0,686	339
1942	674	264 749	217.993.6	323,400	0,823	393
1943	666	252 254	212.692,6	319,300	0.843	379
1944	762	320 048	264.673,9	347,351	0,827	420

Movimento do último qüinqüênio — SERVIÇO REMUNERADO

c) ENCOMENDAS — Quadro T-6

ANOS	ENCOMENDAS		RECEITA			Percurso médio em Km de 1 tonelada
	Toneladas	Toneladas-Quilômetro	Total	Por tonelada	Por Ton-Km	
			Cr$	Cr$	Cr$	
1940	35 445	6 241 672	3.895.129,9	109,893	0,624	176
1941	31 671	5 247 990	3.428.806,5	108,262	0,653	166
1942	34 206	6 303 143	5.407.758,7	158,093	0,858	184
1943	43 658	8 159 130	6.987.615,2	160,054	0,856	187
1944	50 330	11 541 149	8.975.860,8	178,338	0,777	229

d) MERCADORIAS — Quadro T-7

ANOS	ENCOMENDAS		RECEITA			Percurso médio em Km de 1 tonelada
	Toneladas	Toneladas-Quilômetro	Total	Por tonelada	Por Ton-Km	
			Cr$	Cr$	Cr$	
1940	1 522 779	521 959 910	63.464.427,4	40,938	0,119	343
1941	1 467 668	481 009 400	60.759.249,3	40,624	0,124	328
1942	1 589 859	603 658 369	92.885.626,5	57,026	0,150	380
1943	1 724 881	617 215 497	99.859.511,0	56,382	0,158	358
1944	1 759 307	652 307 145	110.104.288,0	60,660	0,164	371

7. Movimento de mercadorias nos anos de 1944 e 1943 — SERVIÇO REMUNERADO

Quadro T-8

MESES	Mil toneladas		Mil toneladas-quilômetro		RECEITA						Percurso médio, em Km de 1 tonelada	
					Total em mil cruzeiros		Por tonelada		Por Ton-Km			
	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943
							Cr$	Cr$	Cr$	Cr$		
Janeiro	140	138	59 004	56 039	8 912	8 841	63,870	64,120	0,151	0,158	422,9	406
Fevereiro	134	121	53 443	45 038	8 228	7 000	61.324	58,061	0,154	0,155	398,3	374
Março	145	133	57 253	53 444	9 122	7 994	62,790	59,762	0.159	0.150	394,1	400
Abril	144	135	55 837	50 172	8 664	7 608	60.060	56,474	0,155	0,152	387,0	372
Maio	155	183	58 256	52 528	9 141	8 020	58,894	43,861	0,157	0,153	329,6	287
Junho	144	128	50 966	44 550	8 731	7 383	60,616	57,898	0,171	0,166	353,8	349
Julho	155	130	50 993	38 566	9 073	6 252	58,651	48,191	0,178	0,162	329,6	297
Agôsto	155	150	52 659	52 523	9 098	8 361	58,827	55,599	0,173	0,159	340,5	349
Setembro	137	145	47 875	55 064	8 247	8 512	60,049	58,847	0.172	0,155	348,6	381
Outubro	141	151	53 865	56 428	8 674	9 169	61,391	60,567	0,161	0,162	381,2	373
Novembro	170	156	58 605	57 041	9 702	9 015	56.944	57,772	0.166	0,158	344,0	366
Dezembro	139	155	53 551	55 822	9 127	9 099	65,922	58,550	0.170	0,163	386,8	359
Taxas acessórias	—	—	—	—	3 385	2 606	—	—	—	—	—	—
TOTAIS	1 759	1 725	652 307	617 215	110 104	99 860	60.660	56,382	0,164	0,158	370,8	358

8. Tráfego mútuo com as Estradas de Ferro do Norte

Quadro T-9

DESIGNAÇÃO	NÚMERO DE VIAJANTES		PÊSO EM TONELADAS		DIFERENÇA	
	1944	1943	1944	1943	Número de viajantes	Pêso em tons.
Viajantes, bagagens, encomendas e mercadorias procedentes do Norte						
Viajantes de 1.ª classe	16 373	14 546	—.	—.	+ 1 827	—.
Viajantes de 2.ª classe	12 536	12 533	—.	—.	+ 3	—.
Bagagens e encomendas ...	—.	—.	2 793	1 805	—.	+ 988
Mercadorias	—.	—.	46 048	63 482	—.	— 17 434
TOTAIS	28 909	27 079	48 841	65 287	+ 1 830	— 16 446
Viajantes, bagagens, encomendas e mercadorias destinadas ao Norte						
Viajantes de 1.ª classe	18 490	15 775	—.	—.	+ 2 715	—
Viajantes de 2.ª classe	15 905	11 457	—.	—.	+ 4 448	—
Bagagens e encomendas ...	—.	—.	3 023	2 537	—.	+ 486
Mercadorias	—.	—.	53 932	64 326	—.	— 9 908
TOTAIS	34 395	27 232	56 955	66 863	+ 7 163	— 9 422

9. Desvios particulares

Foram as seguintes as alterações verificadas nos desvios particulares:

a — FECHADOS AO TRÁFEGO

— **20 de Julho** — Foi fechado ao tráfego para posterior demolição o desvio do Km 325,621 da linha de Cacequi — Rio Grande, do qual era usuária a firma Rodolpho Moglia & Cia.

b — TRANSFERIDO

— **11 de Agôsto** — A pedido da usuária d. Hilda Simões Lopes, foi transferido à firma Bergoglio & Corruccio Ltda., o desvio do Km 547,977 da linha de Cacequí - Rio Grande.

10. Estações, paradas e desvios

a — INAUGURADAS

— **3 de Março** — Foi inaugurada a parada do Km 227 da linha de D. de Aguiar a São Borja.

— **1.º de Outubro** — Foi inaugurada a parada do Km 220 da linha de Cacequi - Santana.

— **27 de Outubro** — Foi aberto definitivamente ao tráfego o Desvio Blauth, localizado na linha de Caxias.

b — ELEVADAS À CATEGORIA DE ESTAÇÃO

— **2 de Outubro** — Foi elevada à categoria de estação a parada Candido Freire, localizada no ramal de Cruz Alta a Santa Rosa.

— **1.º de Novembro** — Foi elevada à categoria de estação a Parada Ipé, situada no Km 170,700 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.

11. Interrupções do tráfego

Verificaram-se, durante o ano, as seguintes interrupções do tráfego em conseqüência de inundações e desmoronamentos de barreiras:

— **15 de Janeiro** — No Km 38,800 do ramal de Caxias desmoronou uma barreira que impediu a linha das 13 às 22 horas e 10 minutos. O trem SE-3, em conseqüência, sofreu um atraso de 2 horas.

— **16 de Fevereiro** — No Km 28,200 do ramal de Taquara, ruiu uma barreira, interrompendo a linha das 17 horas e 40 minutos às 21 horas.

— **2 de Março** — No Km 51,700 do ramal de São Luiz Gonzaga, caiu uma barreira sôbre a via férrea, causando o atraso do trem n.º M-37 em 1 hora e 53 minutos.

— **23 de Junho** — Devido a chuvas torrenciais, verificaram-se quedas de barreiras nos seguintes pontos:

— Km 136 do ramal de D. de Aguiar a Santiago, impedindo a linha das 8 horas e 20 minutos às 15 horas e 15 minutos, resultando o atraso dos trens P-36 em 3 horas e P-35 em 45 minutos;

— Km 95,600 do ramal de D. de Aguiar a Santiago, atrasando o trem P-36 em 22 minutos;

— Km 35,100 do ramal de Caxias, ocasionando o atraso do trem P-4 em 33 minutos;

— Km 24 do ramal de Caxias, atrasando o trem SE-4 em 1 hora e 13 minutos;

— Km 28,840 e Km 31,500 do ramal de Canela, acompanhadas de inundação da via férrea. Foram detidos, em conseqüência, os trens P-10 e 1492 em Taquara e 1637 em Várzea Grande.

— **24 de Junho** — Devido a chuvas torrenciais cairam barreiras nos seguintes pontos quilométricos do ramal de Canela: Km 18; Km 19; Km 23; Km 28,100; Km 28,200 e 31,300.

— **8 de Outubro** — Devido a forte tempestade foram levados pelas águas o atêrro e os trilhos do trecho entre os Km 350,800 e 351,250 da linha de Uruguaiana. Em conseqüência houve a detenção do trem 3733 no Km 349,800 e os trens P-31 e P-32 trafegaram sòmente entre Santa Maria e Cacequi.

— **9 de Outubro** — Foi suspensa a circulação dos trens M-53 e M-54 em face da danificação da linha de Uruguaiana a São Borja, ocasionada pela enchente.

— **10 de Outubro** — Foi restabelecido o tráfego dos trens M-53 e M-54, sòmente entre Itaqui e São Borja.

— **17 de Outubro** — Foi restabelecido o tráfego de trens entre Cacequi e Uruguaiana.

— **23 de Outubro** — Foi restabelecido o tráfego de trens entre Itaqui e Uruguaiana.

12. Alterações de horários

As alterações efetuadas nos horários dos trens de viajantes e carros-motores foram as seguintes:

— **4 de Janeiro** — Passou a vigorar novo horário para os trens e carros-motores da linha de Pôrto Alegre — Taquara - Canela.

— Os trens P-4 e P-5 de Pôrto Alegre - Caxias - Pôrto Alegre e os trens P-12 e P-13 de Pôrto Alegre - Montenegro - Pôrto Alegre, também sofreram modificações em seus horários.

— **15 de Janeiro** — Entraram em tráfego diàriamente os trens S-47 e S-52, no ramal do Casino.

— **6 de Fevereiro** — Passaram a trafegar no ramal do Casino, em face da afluência de passageiros, mais os trens S-41 e S-44, aos domingos e, em caráter experimental, os trens S-41 e S-42, diàriamente.

— **18 de Março** — Foram suprimidos os trens S-49 e S-52, diários, e S-41 e S-42 aos domingos.

— **1.º de Abril** — Tendo cessado o movimento de veranistas da linha de Canela, foram suprimidos os trens P-8, aos sábados, de Pôrto Alegre para Canela e P-7, às segundas-feiras, em sentido oposto.

— Em face de ter sido encerrada a temporada balneária foram suprimidos os trens S-46, S-47, S-43 e S-50 do ramal do Casino, tendo ficado em tráfego sòmente os trens S-42 e S-51, diàriamente, e S-53 e S-51, aos domingos.

— **13 de Maio** — Passou a trafegar aos sábados de Pôrto Alegre a Canela, regressando às segundas-feiras, um carro-motor extraordinário.

— **30 de Junho** — Em face do pouco movimento de passageiros aos domingos, foram suprimidos os trens S-43 e S-50 do ramal do Casino.

— **26 de Setembro** — Tendo sido postos em tráfego carros-motores a gasolina, entraram em vigor novos horários para os trens e carros-motores da linha de Pôrto Alegre - Taquara - Canela.

— **16 de Dezembro** — Afim de atender o crescente número de passageiros para Canela foram postos em tráfego os trens P-7 e P-8 e ficaram suprimidos os carros-motores A-20 e A-21 que trafegavam, respectivamente, de Pôrto Alegre para Canela aos sábados e em sentido oposto às segundas-feiras.

III — Movimento

São relacionados, a seguir, os dados mais importantes sôbre a circulação de trens e distribuição de vagões, durante o ano:

1. Número de trens efetuados

Foram efetuados 75 726 trens, dos quais 58 953 em serviço remunerado e 16 773 em serviço da Estrada.

Houve um decréscimo sôbre o ano anterior, de 1 329 trens em serviço remunerado e 889 em serviço da Estrada.

No quadro T-15 constam detalhes com relação ao número de trens efetuados, seu percurso total e médio em comparação com o de 1943.

2. Número de veículos por espécie de trem

O número de veículos que trafegaram nas diversas espécies de trens, atingiu 916 285, cuja distribuição e respectivas médias por trem pode-se apreciar com detalhes no quadro T-16.

Os 58 953 trens que trafegaram no serviço remunerado, conduziram 791 683 veículos, o que representa uma média de 13,4 veículos por trem.

Apesar de terem sido efetuados 1 329 trens menos do que em 1943, a quantidade de vagões aumentou, excedendo a daquêle ano em 12 431 veículos.

No serviço da Estrada, trafegaram 16 773 trens conduzindo 121 859 veículos, ou seja uma média de 6,8 veículos por trem.

Verificou-se, com relação a 1943, um decréscimo de 889 trens e um aumento de 2 743 veículos.

3. Percurso dos carros e vagões

Foram efetuados pelos carros e vagões nos serviços remunerados e não remunerados 916 285 viagens com o percurso total de 90 079 671 quilômetros.

Houve um aumento, sôbre o ano anterior, de 15 174 viagens e 1 236 081 veículos-quilômetros de percurso, conforme se verifica detalhadamente no quadro T-17.

4. Percentagem entre vagões carregados e vazios

Foram efetuadas 628 820 viagens pelos vagões fechados, gradeados e plataformas no serviço remunerado, sendo 453 493 carregados e 175 327 vazios.

Quanto ao número de viagens efetuadas, os vagões transportados vazios representam 38,6% dos transportados carregados, percentagem essa, 2,5 para menos do que a de 1943.

O percurso total dêsses veículos foi de 57 502 127 quilômetros, dos quais 41 992 483 carregados e 15 509 644 vazios.

O percurso dos vagões transportados vazios representa 36,9% dos transportados carregados, acusando uma diferença de 2,9 para menos do que a do ano anterior.

A razão da grande percentagem de vagões transportados vazios, reside nas diferentes espécies de cargas disseminadas em regiões diversas, que exigem tipos apropriados de veículos para seu transporte, como a madeira que requer vagões plataformas, o gado que requer gradeados, etc., cujo material rodante, de retôrno, só em pequena parte pode ser aproveitado com carga.

5. Atrasos de trens viajantes, mistos e carros-motores

a — TRENS VIAJANTES

O número de trens viajantes atrasados atingiu 40,4% do seu total, isto é, dos 13 062 efetuados. 5 283 sofreram atrasos.

A média de atraso por trem demorado foi 40 minutos, enquanto em 1943 essa média fôra de 36 minutos e 5 segundos.

Considerando-se o número total de trens viajantes efetuados, a média de atraso reduz-se a 16 minutos e 1 segundo, contra 13 minutos e 8 segundos do ano anterior.

b — TRENS MISTOS

Dos 4 166 trens mistos efetuados, 1 527 atrasaram, isto é, 36,6%.

O atraso médio de cada trem misto foi de 47 minutos e 7 segundos, enquanto em 1943 êsse atraso fôra de 34 minutos e 4 segundos.

O atraso médio, levando-se em consideração o número total dos trens mistos efetuados foi de 16 minutos e 7 segundos contra 10 minutos e 7 segundos do ano anterior.

c — CARROS-MOTORES

Foram efetuadas 5 946 viagens pelos carros-motores, dos quais 28,9%, isto é, 1 723 atrasaram.

O tempo médio de atraso por carro-motor foi de 27 minutos e 4 segundos, enquanto em 1943 essa média foi de 28 minutos e 6 segundos.

Considerando-se o número total de viagens dos carros-motores a média de atraso reduz-se a 7 minutos e 9 segundos por carro-motor, enquanto em 1943 essa média foi de 4 minutos e 7 segundos.

6. Vagões carregados completos

Os vagões carregados completos atingiram o total de 100 107, sendo 76 475 pelos expedidores e 23 632 pelos armazéns das estações.

Discrimina-se no quadro seguinte os vagões carregados, em comparação com os do ano anterior.

Quadro T-10

ESPÉCIE DE MERCADORIAS	NÚMERO DE VAGÕES			
	ANOS		DIFERENÇA	
	1944	1943	Mais	Menos
Cereais	11 394	9 255	2 139	—
Produtos de charqueada	2 602	1 891	711	—
Produtos do País	1 071	992	79	—
Madeiras	15 897	18 839	—	2 942
Animais	15 405	17 879	—	2 474
Mercadorias diversas	30 106	28 203	1 903	—
Total dos vagões carregados pelos expedidores	76 475	77 059	—	584
Armazéns (pequenas expedições)	23 632	19 623	4 009	—
Total retribuído	100 107	96 682	3 425	—

No quadro seguinte constam desdobradas as parcelas acima, por espécie de mercadoria.

Mercadorias carregadas pelos expedidores em vagões completos em 1944.

Quadro T-11

MERCADORIAS	NÚMERO DE VAGÕES			
	ANOS		DIFERENÇA	
	1944	1943	Mais	Menos
Milho	1 131	521	610	—
Feijão	1 738	1 224	514	—
Arroz	6 426	3 946	2 480	—
Trigo	1 533	2 901	—	1 368
Aveia	5	12	—	7
Cevada	191	213	—	22
Diversos	370	438	—	68
Total dos cereais	11 394	9 255	2 139	—
Ossos	447	510	—	63
Chifres	37	22	15	—
Graxa	77	56	21	—
Sebo	415	268	147	—
Cinza	40	26	14	—
Charque	1 111	594	517	—
Couros salgados	398	357	41	—
Diversos	77	58	19	—
Total de produtos de charqueada.	2 602	1 891	711	—
Lã	938	848	90	—
Couros secos	79	110	—	31
Diversos	54	34	20	—
Total dos produtos do País	1 071	992	79	—
Madeira bruta	7 888	10 391	—	2 503
Madeira aplainada	690	697	—	7
Madeira para caixas	859	846	13	—
Dormentes	14	42	—	28
Lenha	5 429	5 974	—	545
Madeiras diversas	1 017	889	128	—
Total das madeiras	15 897	18 839	—	2 942
Alfafa	2 062	1 807	255	—
Batatas	264	243	21	—
Cebolas	293	387	—	94
Banha	382	295	87	—
Vinho	2 027	2 209	—	182

MERCADORIAS	NÚMERO DE VAGÕES			
	ANOS		DIFERENÇA	
	1944	1943	Mais	Menos
Erva-mate	117	151	—	34
Fumo	1 262	1 060	202	—
Carvão	1 835	2 034	—	199
Farelo	268	145	123	—
Farinha de trigo	1 135	1 188	—	53
Farinha de mandioca	952	423	529	—
Linho	249	153	96	—
Linhaça	429	333	96	—
Palha de linho	75	247	—	172
Laranjas	90	47	43	—
Diversos	18 666	17 481	1 185	—
Total de mercadorias diversas	30 106	28 203	1 903	—

7. Intercâmbio de veículos com a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina

a — MATERIAL DO NORTE NAS LINHAS DA VIAÇÃO FÉRREA

Durante o ano trafegaram nas linhas da Viação Férrea 2 524 veículos pertencentes à Rêde de Viação Paraná - Santa Catarina e Estrada de Ferro Sorocabana.

Êsses veículos venceram o aluguer de Cr$ 371.360,00, correspondente a 34 892 estadias e 1 906 multas, conforme discriminação a seguir:

Quadro T-12

ESTRADA	Veículos	Estadias	Multas	Aluguer
				Cr$
Rêde de Viação	944	14 299	919	152.480,00
E. F. Sorocabana	1 580	20 593	987	218.880,00
TOTAL	2 524	34 892	1 906	371.360,00

Em 1943, trafegaram nas linhas da Viação Férrea 3 005 veículos daquelas ferrovias, vencendo aluguer de Cr$ 440.950,00 correspondente a 42 430 estadias e 1 214 multas.

b — MATERIAL DA VIAÇÃO FÉRREA NAS LINHAS DO NORTE

O material da Viação Férrea que trafegou nas linhas do Norte teve o seguinte movimento:

Quadro T-13

ANOS	Veículos	Estadias	Multas	Importâncias
				Cr$
1944	1 160	34 895	18 248	539.540,00
1943	1 504	44 732	16 698	619.990,00
Diferenças	— 344	— 9 837	+ 1 550	— 80.450,00

8. Intercâmbio com a Jewish Colonisation Association

O tráfego de vagões da Jewish Colonisation Association nas linhas da Viação Férrea e os desta na linha daquela, foi o seguinte:

Quadro T-14

ANOS	Da J.C.A. nas linhas da V. F.			Da V. F. na linha da J.C.A.		
	Vagões	Estadias	Importância	Vagões	Estadias	Importância
			Cr$			Cr$
1944	464	6 791	33.955,00	148	266	1.330,00
1943	382	5 414	27.070,00	236	446	2.230,00
Diferenças	+ 82	+ 1 379	+ 6.885,00	— 88	— 180	— 900,00

9. Secção de Crítica e Contrôle

Foi instalada em dezembro de 1943, a Secção de Crítica e Contrôle, criada com o objetivo de verificar as deficiências no aproveitamento das locomotivas e tráfego dos trens, e apresentar as sugestões indicadas para sua correção.

Não obstante a falta de funcionários e de elementos para seus estudos, as atividades desenvolvidas por essa Secção foram coroadas de êxito.

De início foram feitos estudos do aproveitamento de locomotivas, mediante gráficos organizados no Contrôle de Bagé, relativos ao tráfego de trens efetuados no trecho de São Gabriel a Rio Grande.

Das verificações procedidas foram notadas algumas deficiências, das quais muitas foram corrigidas, obtendo-se, desde então, no trecho de São Gabriel a Bagé, a economia de uma locomotiva e 76 quilômetros de percurso em cada mil toneladas transportadas, e, entre Bagé e Rio Grande, a economia de uma locomotiva em cada 316 quilômetros de persurso, por trem.

A distribuição de vagões também foi objeto de pacientes estudos, tendo-se obtido ótimos resultados, pois, a média de vagões imobilizados, em tôda Rêde, por mais de 24 horas, que era de 379, passou a ser de apenas 64, ou seja, uma redução de 83,37% depois de postas em prática as medidas aconselhadas pela conclusão daquêles estudos, aumentando, em conseqüência, a distribuição de vagões, sensìvelmente.

Foram, ainda, feitos vários outros estudos e apontadas diversas sugestões e projetos, os quais, por circunstâncias várias, não puderam, ainda, ser postos em execução.

Número de trens, por espécie, e seu percurso total e médio

Quadro T-15

ESPÉCIE DOS TRENS	1944			1943			DIFERENÇA		
	Número de trens	Mil trens Km	Média por trem	Número de trens	Mil trens Km	Média por trem	Número de trens	Mil trens Km	Média por trem
Serviço remunerado									
Viajantes	11 946	2 479	207,5	11 787	2 453	208,1	+ 159	+ 26	— 0,6
Especiais viajantes	1 117	62	55,5	247	54	218,6	+ 870	+ 8	— 163,1
Mistos	4 166	253	60,7	3 964	234	59,0	+ 202	+ 19	+ 1,7
Animais	955	361	378,0	1 913	426	222,6	— 958	— 65	+ 155,4
Gradeados vazios	558	67	120,0	1 223	161	131,6	— 665	— 94	— 11,6
Cargas	40 211	4 288	106,6	41,148	4 451	108,1	— 937	— 163	— 1,5
TOTAL REMUNERADO	58 953	7 510	127,3	60 282	7 779	129,0	— 1 329	— 269	— 1,7
Serviço da Estrada									
Esp. viajantes	299	53	177,2	352	65	184,6	— 53	— 12	— 7,4
Transporte operários	1 215	7	5,7	1 733	7	4,0	— 518	—	+ 1,7
Tabuleiro	24	1	41,6	27	1	37,0	— 3	—	+ 4,6
Esperiência	371	11	29,6	351	12	34,1	+ 20	— 1	— 4,5
Baldeação	3	—	—	2	—	—	+ 1	—	—
Socorro	215	11	51,1	154	10	64,9	+ 61	+ 1	— 13,8
Carvão	1 228	228	185,6	2 482	287	115,6	— 1 254	— 59	+ 70,0
Lenha	5 321	478	89,8	4 767	399	83,7	+ 554	+ 79	+ 6,1
Lastro	8 680	518	64,1	7 748	531	68,5	+ 332	— 13	— 4,4
Outros serviços	17	2	117,6	46	5	108,6	— 29	— 3	+ 9,0
TOTAL DA ESTRADA	16 773	1 309	78,0	17 662	1 317	74,6	— 889	— 8	+ 3,4
TOTAL GERAL	75 726	8 819	116,4	77 944	9 096	116,7	— 2 218	— 277	— 0,3

Número médio de veículos por espécie de trem

Quadro T-16

ESPÉCIE DOS TRENS	1944			1943			DIFERENÇA		
	Número de veículos	Número de trens	Média por trem	Número de veículos	Número de trens	Média por trem	Número de veículos	Número de trens	Média por trem
Serviço remunerado									
Viajantes	82 776	11 946	6,9	78 643	11 787	6,6	+ 4 133	+ 159	+ 0,3
Especiais viajantes	5 817	1 117	5,2	902	247	3,6	+ 4 915	+ 870	+ 1,6
Mistos	27 116	4 166	6,5	25 932	3 964	6,5	+ 1 184	+ 202	—
Animais	13 942	955	14,5	24 172	1 913	12,6	— 10 230	— 958	+ 1,9
Gradeados vazios	6 766	558	12,1	16 197	1 223	13,2	— 9 431	— 665	— 1,1
Cargas	655 266	40 211	16,2	633 406	41 148	15,3	+ 21 860	— 937	+ 0,9
TOTAL REMUNERADO	791 683	58 953	13,4	779 252	60 282	12,9	+ 12 431	— 1 329	+ 0,5
Serviço da Estrada									
Esp. viajantes	778	299	2,6	762	352	2,1	+ 16	— 53	+ 0,5
Transporte operários	6 598	1 215	5,4	5 675	1 733	3,2	+ 923	— 518	+ 2,2
Tabuleiro	110	24	4,5	151	27	5,5	— 41	— 3	— 1,0
Esperiência	502	371	1,3	558	351	1,5	— 56	+ 20	— 0,2
Baldeação	20	3	6,6	4	2	2,0	+ 16	+ 1	+ 4,6
Socorro	969	215	4,5	957	154	6,2	+ 12	+ 61	— 1,7
Carvão	18 574	1 228	15,1	20 260	2 482	8,1	— 1 686	— 1 254	+ 7,0
Lenha	47 557	5 321	8,9	42 423	4 767	8,8	+ 5 134	+ 554	+ 0,1
Lastro	49 392	8 080	6,1	50 901	7 748	6,5	— 1 509	+ 332	— 0,4
Outros serviços	102	17	6,0	168	46	3,6	— 66	— 29	+ 2,4
TOTAL DA ESTRADA	124 602	16 773	7,4	121 859	17 662	6,8	+ 2 743	— 889	+ 0,6
TOTAL GERAL	916 285	75 726	12,1	901 111	77 944	11,5	+ 15 174	— 2 218	+ 0,6

Percurso total e médio dos carros e vagões, por tipo

Quadro T-17

CARROS E VAGÕES POR TIPOS	1944			1943			DIFERENÇA		
	Número de viagens	Mil veículos Km	Média Km por viagem	Número de viagens	Mil veículos Km	Média Km por viagem	Número de viagens	Mil veículos Km	Média Km por viagem
Carros de viajantes									
Primeira classe	36 636	6 976	190,4	31 621	6 050	191,3	+ 5 015	+ 926	— 0,9
Segunda classe	27 451	3 230	117,6	22 691	3 169	139,6	+ 4 760	+ 61	— 22,0
Mistos, 1.ª e 2.ª classe	489	21	42,9	542	26	47,9	— 53	— 5	— 5,0
Dormitórios	3 525	1 315	373,0	3 182	1 180	370,8	+ 343	+ 135	+ 2,2
Restaurantes	2 602	752	289,0	2 712	783	288,7	— 110	— 31	+ 0,3
Serviços da Estrada	4 713	669	141,9	5 371	728	135,5	— 658	— 59	+ 6,4
Vagões de mercadorias									
Bagagens (trens viajantes)	19 244	3 311	172,0	18 588	3 242	174,4	+ 656	+ 69	— 2,4
Fechados de 4 eixos	410 796	33 528	81,6	415 214	35 038	84,3	— 4 418	— 1 510	— 2,7
Fechados de 2 eixos	160	11	68,7	231	14	60,6	— 71	— 3	+ 8,1
Gradeados (trens viajantes)	10 391	1 604	154,3	10 350	1 389	134,2	+ 41	+ 215	+ 20,1
Gradeados com mercadorias	102 384	11 295	110,3	70 219	6 890	98,1	+ 32 165	+ 4 405	+ 12,2
Gradeados com animais	13 955	4 134	296,2	24 172	5 611	232,1	— 10 217	— 1 477	+ 64,1
Gradeados vazios	6 766	718	106,1	16 197	1 691	104,3	— 9 431	— 973	+ 1,8
Plataformas de 4 eixos	272 091	22 229	81,6	276 157	22 773	82,4	— 4 066	— 544	— 0,8
Plataformas de 2 eixos	5 082	285	56,6	3 864	259	67,0	+ 1 218	+ 26	— 10,4
TOTAL	916 285	90 078	98,3	901 111	88 843	98,5	+ 15 174	+ 1 235	— 0,2

IV — Telégrafo

1. Linhas telegráficas e telefônicas

O estado, em geral, das linhas telegráficas e telefônicas é bom, existindo, entrementes, diversos trechos de condutores de fio de ferro das linhas telegráficas de Pôrto Alegre a Santa Maria que, devido a serem muito antigos, estão com o seu diâmetro bastante reduzido pela ação da ferrugem.

A refeição dessas linhas, porém, já está projetada e em breve será executada.

a — DEFEITOS E INTERRUPÇÕES

As interrupções de linhas e defeitos de aparêlhos telegráficos e telefônicos atingiram o número de 816, com a duração total de 4 280 horas.

A média de duração de cada defeito foi de 5 horas e 15 minutos, 11 minutos menos do que em 1943.

Pelos detalhes do quadro T-21 nota-se que em 1944 registaram-se menos defeitos que em 1943 e a duração total foi, também, inferior em 871 horas e 59 minutos.

Êstes resultados são bastante lisongeiros, pôsto que, em 1944, a extensão das linhas e o número de aparêlhos eram superiores aos de 1943.

b — CONSERVAÇÃO DAS LINHAS

Com a conservação e reparação dos condutores telegráficos e telefônicos verificou-se a despesa de Cr$ 66.257,50.

Essa despesa foi superior a de 1943 em Cr$ 1.159,30.

Os materiais empregados, de maior vulto, foram os seguintes:

7 487 isoladores de vidro;
6 145 quilos de fio de ferro;
2 467 travessas de madeira;
1 934 pinos para isoladores, e
1 182 quilos de fio de cobre.

c — EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRÁFEGO

Ao findar o ano, existiam em serviço, as seguintes extensões e desenvolvimentos de linhas:

Linhas	Extensão	Desenvolvimento
Fio de ferro	3 510 Km	9 586 Km
Fio de cobre	2 161 Km	4 181 Km

d — APARÊLHOS EM USO

Os aparêlhos em serviço, no último dia do ano, eram os seguintes:

10 transmissores de rádio telegrafia;
9 receptores de rádio-telegrafia;
344 aparêlhos telegráficos;
25 translações;
204 fonoporos;
70 seletivos;
340 telefones manuais;
6 telefones semi-automáticos, e
5 citofones.

e — INSTALAÇÕES NOVAS

Foram efetuadas as seguintes instalações:

22 aparelhos telegráficos;
4 aparelhos fonopóricos;
9 aparelhos telefônicos, e
8 campainhas.

2. Construção e reconstrução de linhas

a — CONSTRUÇÃO DE LINHA ENTRE PASSO FUNDO - MARCELINO RAMOS

Ficou concluída dentro do 1.º semestre a colocação de dois condutores de fio de cobre entre Passo Fundo e M. Ramos, para instalação de seletivos nesse trecho, a qual havia sido iniciada em 1943.

A extensão dos condutores instalados é de 179 quilômetros com um desenvolvimento de 358 quilômetros.

O custo dessa obra atingiu Cr$ 437.102,50, estando faltando sòmente a instalação dos aparelhos seletivos e respectiva estação despachadora que já foi encomendada à Western Electric.

b — CONSTRUÇÃO DE LINHA ENTRE DILERMANDO DE AGUIAR E SANTANA

Foi iniciada, em novembro do ano relatado, a colocação de um condutor de cobre entre D. de Aguiar e Santana destinado à instalação de seletivos nas estações dêsse trecho.

A extensão dêsse condutor será de 235 quilômetros e o custo dessa obra, incluídos os respectivos seletivos e estação despachadora, está orçado em Cr$ 521.523,00.

Até 31 de Dezembro já haviam sido instalados 22 quilômetros dêsse condutor.

c — RECONSTRUÇÃO DA LINHA TELEGRÁFICA DE D. PEDRITO - SANTANA

Em face do mau estado em que foi recebida a linha telegráfica do ramal de D. Pedrito a Santana, foi necessária a sua reconstrução.

Êsse serviço foi executado por uma turma telegráfica, durante os meses de Fevereiro a Junho.

As despesas orçadas para essa reconstrução montaram em cêrca de Cr$ 20.000,00.

d — RECONSTRUÇÃO DA LINHA TELEGRÁFICA DE SANTIAGO A SÃO LUIZ GONZAGA

A linha telegráfica do ramal de São Luiz Gonzaga foi recebida em mau estado de conservação, tendo sido necessária a sua reconstrução.

As turmas telegráficas realizaram essa reconstrução entre os meses de Julho e Dezembro.

O montante das despesas foi estimado em Cr$ 36.010,60.

e — CONSTRUÇÃO DE LINHAS TELEGRÁFICAS NA VARIANTE DE JÚLIO DE CASTILHOS - PARADA S. LUIZ

Nos últimos dias do ano foi dado início à transferência das linhas telegráficas do trecho antigo para a variante entre Júlio de Castilhos e Parada S. Luiz.

Êsse serviço está orçado em Cr$ 8.535,90.

3. Baterias

A situação das baterias, em serviço, manteve-se bôa.

Em sua conservação dispenderam-se Cr$ 137.406,50.

4. Balanças

Não obstante a circunstância de ser mantido em uso um grande número de balanças muito antigas, o seu funcionamento de um modo geral, decorreu normal.

Foram adquiridas e postas em uso mais cinco balanças e foram reparadas ou reformadas 62.

5. Relógios

O serviço cronométrico manteve-se normal, embora conte-se, em uso, muitos relógios bastante velhos.

Sofreram reparação 84 relógios, cêrca de um quinto do número total em serviço, o que evidencia o desgaste de seu maquinismo, em conseqüência do seu longo uso.

6. Bilheteiras

As bilheteiras em uso são quasi que em sua totalidade novas e estão funcionando satisfatòriamente.

Foram reparadas 14 e posta em uso mais uma.

7. Carimbadores

A situação dos carimbadores também é satisfatória.

Foram postos em uso mais 13 e reparados 36.

8. Cofres

Dos cofres em serviço sofreram reparação 7. Nenhum cofre novo foi pôsto em uso durante o ano.

9. Lacres para vagões

A fundição de lacres de chumbo para vagões, feita nas Oficinas Telegráficas, forneceu 5 043 quilos dêsse material. Dessa quantidade, 1 162 quilos retornaram à fundição, depois de utilizados, o que representa um reaproveitamento de 23%.

10. Oficinas das Inspetorias

Nas oficinas auxiliares mantidas nas sedes das Inspetorias do Telégrafo, foram efetuados os trabalhos constantes do quadro T-18:

Quadro T-18

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE POR SECÇÃO						TOTAIS
	ADM.	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	
Telefones	108	15	74	12	15	29	253
Campainhas	544	1	7	2	3	—	557
Buzinas	—	38	25	20	21	71	175
Sounders	—	7	7	4	4	3	25
Relais	—	20	46	27	22	30	145
Fonoporos	—	2	10	5	8	11	36
Translações	—	—	12	—	—	—	12
Transmissores	—	—	—	—	—	1	1
Fones	—	1	12	5	9	15	42
Vibradores	—	—	30	8	1	6	45
Manipuladores	—	5	4	4	—	6	19
Aparelhos Telegráficos impressores	—	—	—	—	—	3	3
Bobinas	—	—	3	—	—	3	6
Aparelhos de alarme para caixa d'água	—	—	1	1	1	—	3
Seletores	—	4	—	—	—	—	4
Combinado para controlista	—	—	6	—	—	—	6
Aparelhos Auditivos	—	—	5	—	—	6	11

11. Oficinas Telegráficas de Jacuí

Os serviços em geral atribuídos às Oficinas Telegráficas, apesar de terem afluído continuamente, de ano para ano, cada vez em maiores proporções, não têm sofrido solução de continuidade.

Pôde-se vêr, em 1944, vários sectores dessas Oficinas com o seu aparelhamento melhorado graças à aquisição e montagem de várias máquinas-ferramentas, o que tornou viável o aumento de sua produção e eficiência.

As máquinas-ferramentas em referência são as seguintes:

1 — Plaina combinada para desempenar e desengrossar, com motor elétrico conjugado.

1 — Máquina de furar (furadeira horizontal) com motor elétrico conjugado.
1 — Serra-circular acuplada diretamente a motor elétrico.
1 — Politriz com motor elétrico.
1 — Máquina de enrolar bobinas, com contador de voltas.

No quadro T-19 constam, com detalhes, as despesas com a execução dos vários trabalhos alí realizados:

Quadro T-19

DESIGNAÇÃO	Vencimentos	Materiais	Totais
	Cr$	Cr$	Cr$
Administração	40.292,60	—	40.292,60
Ronda e Guarda	13.733,50	—	13.733,50
Serventes	5.485,40	—	5.485,40
Usina	17.435,40	30.130,40	47.565,80
Eletricidade	25.234,90	14.335,60	39.570,50
Mecânica	24.240,50	18.793,40	43.033,90
Ferramentaria	7.220,00	2.640,90	9.860,90
Ferraria	7.260,00	21.211,00	28.471,00
Fundição	8.520,00	56.172,90	64.692,90
Funilaria	9.876,50	9.170,60	19.047,10
Pintura	4.621,00	827,10	5.448,10
Marcenaria	89.295,00	62.225,70	151.520,70
Niquelagem	10.946,20	4.209,90	15.156,10
Instaladores	4.120,00	—	4.120,00
Rádio	—	—	—
Total de 1944	268.281,00	219.717,50	487.998,50
Total de 1943	252.239,30	205.987,90	458.227,20
Diferenças	+ 16.041,70	+ 13.729,60	+ 29.771,30

12. Automóveis de linha

No serviço de remoção urgente de defeitos de linhas telegráficas e nas inspeções das mesmas foram utilizados automóveis de linha, cujo percurso atingiu 112 305 quilômetros, enquanto a despesa montou em Cr$ 38.257,00.

No quadro T-20 encontram-se vários detalhes relativos ao percurso, despesas e médias dêsses automóveis.

Despesa com o custeio dos automóveis de linha, a serviço do Telégrafo, em 1944

Quadro T-20

AUTOMÓVEIS	Percurso efetuado Km	GASOLINA		CARVÃO VEGETAL		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesas com conservação e condução Cr$	DESPESAS	
		Consumo litros	Custo Cr$	Consumo Kg	Custo Cr$	Consumo litros	Custo Cr$		Total Cr$	Por Km Cr$
1 — Montenegro .	18 840	239	443,2	7 074	1.553,1	65,0	341,9	3.259,5	5.597,7	0,297
2 — Santa Maria .	24 837	2 583	4.801,0	—	—	75,0	394,1	3.996,3	9.191,4	0,370
3 — Cacequí	27 686	307	559,4	6 442	1.348,4	374,5	1.439,9	3.528,1	6.875,8	0,248
4 — Bagé	18 545	2 112	3.935,0	—	—	40,0	210,1	3.905,3	8.050,4	0,434
5 — Passo Fundo.	19 028	2 231	4.118,9	—	—	90,0	472,4	2.995,0	7.586,3	0,399
6 — Uruguaiana .	3 369	380	703,6	—	—	48,0	251,8	—	955,4	0,284
Total do ano 1944	112 305	7 852	14.561,1	13 516	2.901,5	592,5	3.110,2	17.684,2	38.257,0	0,341
Total do ano 1943	101 068	9 694	19.470,9	5 316	1.021,0	397,5	2.049,7	13.845,1	37.730,7	0,373
Diferença sôbre 1943	+ 11 237	1 842	— 4.909,8	+ 8 200	+ 1.880,5	+ 195,0	+ 1.060,5	+ 3.839,1	+ 526,3	— 0,032

13. Tráfego Telegráfico e Rádio-Telegráfico

O serviço telegráfico e rádio-telegráfico continuou em ascensão, conforme se verifica dos quadros T-22 e T-23.

As estações de rádio tiveram um tráfego intenso, demonstrando bastante eficiência no seu funcionamento, conforme se pode observar no quadro T-24.

Defeitos de linhas e aparelhos

Quadro T-21

DESIGNAÇÃO	SECÇÕES					TOTAIS		DIFERENÇA	
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	1944	1943	Mais	Menos
Número de defeitos	98	230	197	192	99	816	947	—	131
Tempo de duração	441h16	913h09	1 389h15	1 110h55	425h25	4 280h00	5 151h59	—	817h59
Duração média por defeito	4h30	3h58	7h03	5h47	4h18	5h15	5h26	—	0h11

Tráfego telegráfico

Telegramas transmitidos e recebidos pelos aparelhos telegráficos

Quadro T-22

REPARTIÇÕES	TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
Viação Férrea	1 303 642	56 813 419	43,6	1 800 110	72 425 001	40,2
Público	142 682	2 218 073	15,5	137 833	2 205 048	16,0
Govêrno Federal	560	19 695	35,2	454	14 962	33,0
Govêrno Estadual	1 741	64 064	36,8	1 072	37 698	35,2
Total do ano de 1944	1 448 625	59 115 251	40,8	1 939 469	74 682 709	38,5
Total do ano de 1943	1 378 706	51 125 595	37,1	1 615 339	61 170 671	37,9
Diferenças	69 919	7 989 656	3,7	324 130	13 512 038	0,6

Tráfego rádio-telegráfico

Telegramas transmitidos e recebidos pelas estações de rádio

Quadro T-23

ESTAÇÕES		TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
Prefixo	Local	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
PSG — 2	Pôrto Alegre	27 389	961 727	35,1	11 559	377 172	32,6
PSG — 3	Pôrto Alegre	2 364	76 028	32,2	20 902	795 543	38,1
PSG — 4	Santa Maria	6 586	153 923	27,6	20 081	623 625	31,1
PSG — 5	Bagé	4 065	127 755	31,4	11	251	22,8
PSG — 6	Rio Grande	3 301	93 052	28,2	1 769	58 024	32,8
PSG — 7	Passo Fundo	17 297	625 608	36,2	888	31 253	35,2
Total do ano de 1944		60 002	2 038 093	34,0	55 210	1 885 868	34,2
Total do ano de 1943		57 002	1 727 562	30,3	55 827	1 738 751	31,1
Diferenças		+ 3 000	+ 310 531	+ 3,7	— 617	+ 147 117	+ 3,1

Tráfego Telegráfico e Rádio-Telegráfico

Quantidade de telegramas transmitidos e recebidos mensalmente via telegráfica e via rádio-telegráfica, com a indicação das percentagens do rádio sôbre o telégrafo

Quadro T-24

MESES	TELÉGRAFO		RÁDIO		Percentagem Rádio / Telégrafo	
	Transmitidos	Recebidos	Transmitidos	Recebidos	Transmitidos	Recebidos
Janeiro	117 613	138 145	4 867	4 027	4,14	2,92
Fevereiro	108 213	127 532	4 351	4 316	4,02	3,38
Março	119 645	141 913	5 444	5 460	4,55	3,85
Abril	114 514	149 329	4 598	5 165	4,02	3,46
Maio	123 114	155 953	5 205	4 974	4,23	3,19
Junho	120 031	154 129	4 682	4 338	3,90	2,81
Julho	124 489	218 491	3 994	4 064	3,21	1,86
Agôsto	123 276	164 855	4 813	2 934	3,90	1,78
Setembro	119 963	155 402	5 617	4 699	4,68	3,02
Outubro	123 214	230 731	6 132	5 174	4,98	2,24
Novembro	123 088	142 263	5 316	4 971	4,32	3,49
Dezembro	131 465	160 726	4 983	5 088	3,79	3,17
Totais	1 448 625	1 939 469	60 002	55 210	4,14	2,85

V — Registo de Ocorrências

Como havíamos dito no início dêste relatório, durante o exercício de 1944 desenvolveu-se intensa atividade em todos os setores dêste Departamento no sentido de ser processado com regularidade o escoamento da enorme quantidade de carga que, durante todo ano, afluiu em grandes proporções aos nossos armazéns.

Mau grado, porém, aos inúmeros obstáculos que se opunham à marcha regular do nosso trabalho, cerceando a cada passo o desenvolvimento de nossos planos, foi possível, contornando-se uns e vencendo-se outros, atingir-se ao objetivo visado, embora aquém das exigências solicitadas pela economia do Estado, mas acima mesmo de nossas próprias possibilidades normais, dada a capacidade do nosso aparelhamento.

A deficiência de locomotivas e vagões, a escassez de combustível, a falta de material adequado para reposição do avariado, a impossibilidade de substituirmos o material rodante em proporções convenientes e outra série de dificuldades, constituiram uma resistência permanente à satisfação das severas exigências da intensificação do tráfego.

A concomitância dêsses fatores exigiu, por vezes, a alteração de nossas previsões, prejudicando, sobremodo, a boa marcha do serviço e nos obrigando a novos estudos e planos, a-fim-de continuarmos com segurança e eficiência a realização de nosso desiderato.

Mobilizaram-se tôdas as possibilidades e concatenaram-se todos os esforços a-fim-de se fazer frente a essa situação, que ameaçava não só os interêsses da Rêde, como fazia periclitar a própria economia Rio Grandense.

Também as inundações que periòdicamente nos visitam, castigando a via férrea, tiveram sua ação destruidora entre Cacequí e Uruguaiana e entre esta cidade e Itaquí, interrompendo, por vários dias, o tráfego de trens.

Apesar da seqüência dêsses fatos, foi possível, mercê do entrosamento altamente ajustado da cooperação do pessoal, concentrar-se um maior esfôrço com real e profícuo resultado na consumação de nosso objetivo e, assim, foi vencido 1944 com evidentes vantagens sôbre 1943, quer no aproveitamento e eficiência dos transportes, quer na economia, em geral, realizada.

O coeficiente de transporte superou, sensìvelmente, aos dos anos anteriores e, diga-se de passagem, êsse resultado de-

ve-se, em grande parte, ao despreendimento do pessoal que se empenhou devotadamente no sentido de cumprir um trabalho verdadeiramente eficiente, como se evidencia, sobejamente, pelos seguintes dados estatísticos:

— Em 1944 trabalharam nos serviços do tráfego 28 105 homens - dias menos do que em 1943, enquanto foram transportadas 21 320 270 toneladas-quilômetros mais, resultando um aumento, por empregado, de 26 576 toneladas-quilômetros de peso útil retribuído.

— Em 1944 foram efetuados 1 329 trens menos do que em 1943, enquanto faram transportados 12 431 veículos mais, o que significa que foi possível um maior aproveitamento da tração.

— A distribuição de vagões foi sensìvelmente melhorada, tendo-se conseguido diminuir a média de vagões imobilizados por mais de 24 horas, de 379 para 64 veículos, ou seja uma redução de 83,37%.

Demonstrando, com êsses fatos, a supremacia do nosso trabalho em 1944, damos por encerrado o presente relatório.

VI — Quadro Administrativo

O quadro administrativo do Departamento de Transporte, durante o ano de 1944, esteve assim constituído:

Chefe do Departamento ...	—	Eng.º Homero Dias, até 5/11/44.
		Eng.º Ennio Pinto da Silva, de 6/11 a 31/12/944.
Assistentes	—	Eng.º Ariosto Borges Fortes e Sr. João Baptista Negreiros Bueno
Secretário	—	Sr. Álvaro Alves Teixeira.
Chefe da Secção de Contas.	—	Sr. Augusto de Aguiar Teixeira

1.ª Sub-Divisão — Estudos Técnicos e Telégrafo

Assistente	—	Eng.º Albano Mirândola
Chefe de Serv. (Telégrafo)	—	Eng.º Dinarte Ferreira Xavier
Chefe das Ofic. Telegráficas	—	Sr. Caetano De Zotti

INSPETORES DO TELÉGRAFO:

— 1.ª Secção ..... — Sr. José Dias da Silveira
— 2.ª Secção ..... — Sr. José Macy Prolla
— 3.ª Secção ..... — Sr. Alexandre Jaeger
— 4.ª Secção ..... — Sr. Alexandre Milford Filho
— 5.ª Secção ..... — Sr. Eugênio Prolla

2.ª Sub-Divisão — Estações

Assistente ..... — Eng.º João de Araujo Franco
Auxiliares ..... — Sr. José Notton
Sr. Jacy Pradel Ribeiro

INSPETORES:

— 1.ª Secção ..... — Sr. Diogo Gonzalez Ribeiro
— 2.ª Secção ..... — Sr. Homero Perez Varella
— 3.ª Secção ..... — Sr. Fernando Birriel
— 4.ª Secção ..... — Sr. Antonio Simões Filho
— 5.ª Secção ..... — Sr. Pedro Corrêa Damasio
— 6.ª Secção ..... — Sr. Coralio Carlos Ferreira

3.ª Sub-Divisão — Movimento

Assistente ..... — Eng.º Ennio Pinto da Silva, até 5/11/944.
Sr. Thyrso Carlos Ferreira, de 6/11 a 31/12/944.
Auxiliares ..... — Sr. Thyrso Carlos Ferreira, até 5/11/944.
Sr. Jorge Lobo d'Avila
Chefe da Secção de Crítica e Contrôle ..... — Sr. Abilio Lisbôa Bomfim
Chefe da Secção de Estatística ..... — Sr. José Maria d'Avila

INSPETORES DO MOVIMENTO:

— 1.ª Secção ..... — Sr. Ernani Bartholomeu Vanacôr
— 2.ª Secção ..... — Sr. Rodolpho Rafael Pancich
Sr. Julio Freitas
— 3.ª Secção ..... — Sr. Mario Souza
— 4.ª Secção ..... — Sr. Moysés João de Deus
— 5.ª Secção ..... — Sr. Licio Andrade Machado

a.) **Antonio José Gonçalves Chaves**
Eng.º Chefe do Departamento de Transporte.

Pôrto Alegre, 16 de Julho de 1945.

DEPARTAMENTO DE MECÂNICA

Índice da matéria contida no relatório

I — DESPESAS

Páginas

1. Despesas totais 155
2. Despesas do Departamento de Mecânica 156
   a) Despesa de custeio 156
   b) Despesa por conta da Subvenção da União 156
3. Despesas com serviços prestados a outros Departamentos 158
   a) Contas de custeio 158
   b) Conta da Subvenção da União 158
   c) Conta "Fundo de Melhoramentos" 158
4. Despesas com serviços prestados a Terceiros 159
5. Importância das fôlhas de vencimentos 159
6. Número de empregados 160

II — ESCRITÓRIO CENTRAL

1. Secção de Expediente 161
2. Secção do Pessoal 161
3. Secção de Despesas 161

III — 1.ª DIVISÃO — ESTUDOS TÉCNICOS

IV — OFICINAS

1. Existência do Pessoal 163
2. Despesa do Pessoal 164
3. Locomotivas 165
   a) Existência de locomotivas 165
   b) Reparação de locomotivas 165
   c) Melhoramentos introduzidos nas locomotivas 169

Páginas

4. Carros 169
   a) Existência de carros 169
   b) Reparação de carros 170
   c) Transformação e baixa de carros 172
   d) Foles de intercomunicação 173
   e) Aumento de lotação nos carros de 1.ª classe 173
   f) Construção e incorporação de carros 174
   g) Reconstrução de carros de administração 177
   h) Modificação e melhoramentos em carros bufetes e restaurantes 177

5. Carros-motores 178

   a) Existência de carros-motores 178
   b) Reparação de carros-motores 178
   c) Baixa de carros motores 180
   d) Reparação de automóveis de linha 180

6. Vagões 182

   a) Existência de vagões 182
   b) Incorporação e baixa de vagões 185
   c) Reparações e Construções de vagões 185
   d) Alteração na lotação de vagões 189
   e) Modificação de vagões 190
   f) Veículos dotados de freio a vácuo 190
   g) Veículos dotados de truques com eixo "Standard" 190
   h) Engates 191
   i) Truques integrais de aço fundido 191

7. Fundição 192

   a) Fundição de ferro 192
   b) Fundição de bronze 193
   c) Fundição de aço 194
   d) Fundição de metal patente comum e metal patente combinado 194

8. Serviços para o Departamento de Materiais 196

   a) Metalação de bronze 196
   b) Confecção de aparelhos de desvio e pertences 197
   c) Outros serviços 197

Páginas

9. Serviços para terceiros 198
10. Melhoramentos nas Oficinas 203

a) Oficinas de Santa Maria 203
b) Oficinas de Rio Grande 203
c) Oficinas do Quilômetro Três 203

V — SERVIÇO DE ELETRICIDADE

1. Consumo e custo de energia elétrica 204
2. Tratamento "Dearborn" 206
3. Instalações de motores elétricos 206
4. Instalações elétricas em edifícios e rêdes aéreas 206
5. Instalações elétricas em locomotivas 206
6. Instalações elétricas em carros 207
7. Instalações elétricas em carros-motores e automóveis de linha 207
8. Bombas elétricas 207
9. Máquinas a vapor e de explosão 208
10. Secção de Galvanoplastia 208
11. Trabalhos fotográficos 208

VI — TRAÇÃO

1. Despesa 208
2. Locomotivas 208
a) Situação de locomotivas 208
b) Percurso simples das locomotivas 211
c) Percurso médio das locomotivas 211
d) Percurso das locomotivas e veículos nos últimos 5 anos 212
3. Carros 213
a) Situação dos carros 213
4. Carros-motores 213
a) Situação dos carros-motores 213
b) Percurso dos carros-motores 214
c) Consumo de gasolina e óleos lubrificantes 214
5. Combustíveis 214
a) Despesa e consumo de combustíveis 214
b) Contrato para fornecimento de carvão nacional 223
6 Lubrificantes 223
a) óleos lubrificantes 223
b) Enchimento 224

Páginas

c) Graxa para lubrificação de truques 224
d) Estôpa 224
e) óleo de limpeza 224
f) Graxas para carros-motores 226
g) Querosene 226
7. Inspetorias de Tração 226
a) Prêmios de economia de combustíveis 226
b) Emblema de mérito 230
c) Tratamento de água de alimentação das caldeiras das locomotivas 230
d) Transporte de médicos em automóveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões 230
e) Maquinário para os Depósitos 231
8. Inspetoria do Material Rodante 231

VII — REGISTO DE OCORRÊNCIAS

Chefia do Departamento 231

VIII — QUADRO ADMINISTRATIVO

Quadro Administrativo 232

IX — CONSIDERAÇÕES GERAIS

a) Locomotivas 233
b) Carros 234
c) Vagões 234
d) Carros-motores e automóveis de linha 235
e) Produção industrial 235
f) Serviço de Eletricidade 235
g) Medidas administrativas 236

DEPARTAMENTO DE MECÂNICA

Sr. Diretor.

Cumprindo disposições regulamentares, venho apresentar a essa Diretoria o relatório das atividades do Departamento de Mecânica, no exercício de 1944, próximo findo.

I — Despesas

1. DESPESAS TOTAIS

As despesas totais realizadas pelo Departamento de Mecânica em 1944, excluída a Tração, atingiram Cr$ 28.139.741,10, distribuídas como segue:

a) — Em serviços executados para o Departamento de Mecânica, compreendendo:

	Cr$		
— Conta de custeio	23.732.479,10		
— Conta da Subvenção da União	1.358.842,90		
	25.091.322,00	=	89,2 %

b) — Em serviços executados para outros Departamentos, compreendendo:

	Cr$		
— Contas de custeio	2.707.563,20		
— Contas da Subvenção da União	60.350,70		
— Contas de Melhoramentos ...	7.282,70		
	2.775.196,60	=	9,9 %

c) — Em serviços executados para terceiros:

	Cr$		
	273.222,50	=	0,9 %
Total geral	28.139.741,10	=	100,0 %

O gráfico DPM-1, apresenta o comparativo das despesas totais em 1944 e 1943.

2. DESPESAS DO DEPARTAMENTO DE MECÂNICA

a — Despesa de custeio

O total de Cr$ 23.732.479,10 da despesa de custeio, compreende pessoal e material e assim se discrimina:

	Cr$		
— Pessoal	9.743.883,80	=	41,05 %
— Material	13.988.595,30	=	58,95 %
Total	23.732.479,10	=	100,00 %

A distribuição da despesa acima, por totais de contas, comparada com a de 1943, consta do quadro M-1 e gráfico DPM-2, seguintes:

b — Despesa por conta da Subvenção da União

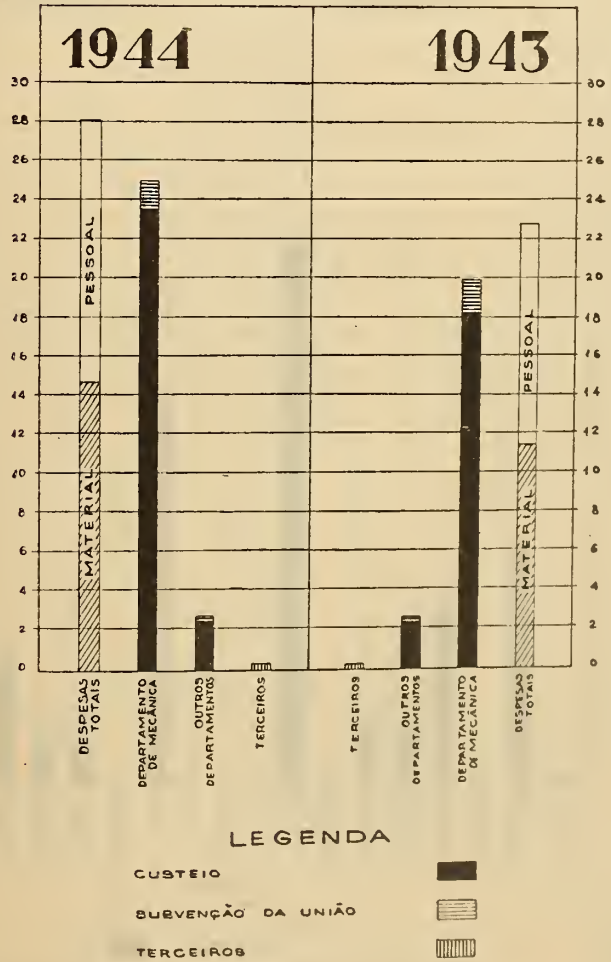
A despesa feita pelo Departamento de Mecânica, por conta da Subvenção do Govêrno Federal, atingiu Cr$ 1.358.842,90, assim discriminados:

	Cr$		
— Pessoal	495.916,40	=	36,49 %
— Material	862.926,50	=	63,51 %
Total	1.358.842,90	=	100,00 %

Esta despesa foi feita com os serviços de construção de 22 carros de aço para passageiros, colocação de bancos duplos em 30 carros de 1.ª classe e construção de 100 vagões gradeados.

DPM
1

Comparativo das Despesas totais e por serviços executados

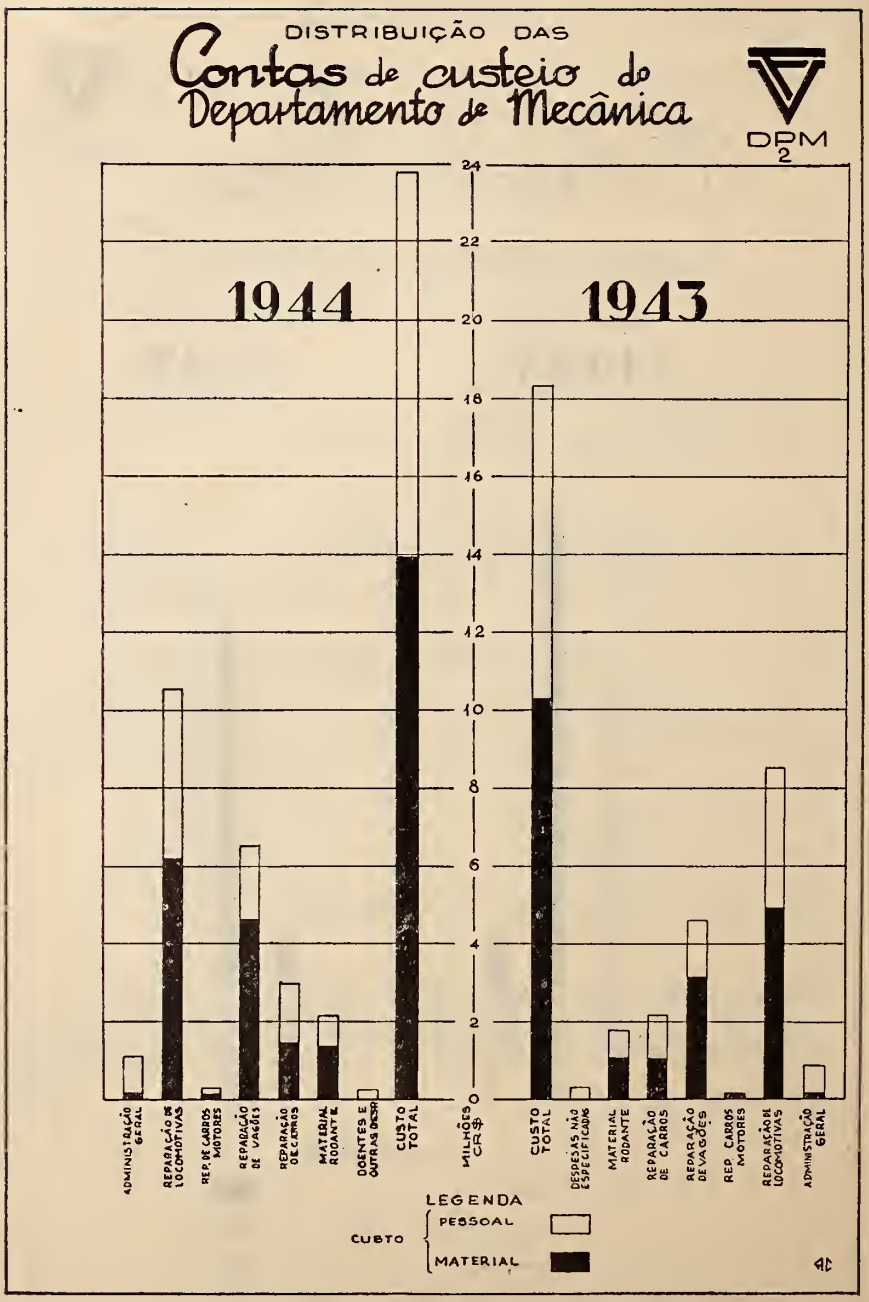


LEGENDA

CUSTEIO

SUBVENÇÃO DA UNIÃO

TERCEIROS


DISTRIBUIÇÃO DAS
Contas de custeio do
Departamento de Mecânica
DPM
2
1944
1943
24
22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
MILHÕES CR$
ADMINISTRAÇÃO GERAL
REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS
REP. DE CARROS MOTORES
REPARAÇÃO DE VAGÕES
REPARAÇÃO DE CARROS
MATERIAL RODANTE
DEMERITES E OUTRAS DESP.
CUSTO TOTAL
CUSTO TOTAL
DESPESAS NÃO ESPECIFICADAS
MATERIAL RODANTE
REPARAÇÃO DE CARROS
REPARAÇÃO DE VAGÕES
REP. CARROS MOTORES
REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS
ADMINISTRAÇÃO GERAL
LEGENDA
CUSTO
PESSOAL
MATERIAL

Demonstrativo da despesa de custeio do Departamento de Mecânica, no exercício de 1944, comparada, por totais de contas, com 1943

Quadro M-1

CONTAS		DESPESA EM 1944			Despesa total em 1943	Diferenças em 1944
Número	ESPECIFICAÇÃO	Pessoal	Material	Total		
		Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
2 200	Administração Geral	956.942,90	129.292,20	1.086.235,10	896.888,90	+ 189.346,20
2 201	Estações e sub-estações elétricas	—	727,50	727,50	—	+ 727,50
2 202	Reparação de locomotivas a vapor	4.325.919,00	6.186.701,30	10.512.620,30	8.508.870,10	+ 2.003.750,20
2 204	Reparação de automotrizes	107.468,80	147.854,50	255.323,30	105.046,40	+ 150.276,90
2 205	Reparação de vagões	1.835.356,50	4.693.847,80	6.529.204,30	4.621.014,40	+ 1.908.189,90
2 206	Reparação de carros	1.540.169,30	1.443.505,70	2.983.675,00	2.167.071,70	+ 816.603,30
2 208	Reparação do material rodante em serviço da Estrada	750.032,60	1.386.666,30	2.136.698,90	1.770.033,70	+ 366.665,20
2 212	Despesas não especificadas:					
	Doentes	223.816,30	—	223.816,30	—	+ 223.816,30
	Outras despesas	4.178,40	—	4.178,40	281.073,60	— 276.895,20
	Total	9.743.883,80	13.988.595,30	23.732.479,10	18.349.998,80	+ 5.382.480,30
	Média mensal	811.990,30	1.165.716,30	1.977.706,60	1.529.166,60	+ 448.540,00

OBSERVAÇÕES: — Nas importâncias de "Administração Geral" e "Despesas não especificadas" estão incluídas as partes correspondentes à Tração.

3. DESPESAS COM SERVIÇOS PRESTADOS A OUTROS DEPARTAMENTOS

As despesas com serviços prestados a outros Departamentos, atingiram Cr$ 2.775.196,60, dos quais Cr$ 2.707.563,20 em contas de custeio, Cr$ 60.350,70 em conta da Subvenção da União e Cr$ 7.282,70 em conta de Fundo de Melhoramentos.

As importâncias acima compreendem, apenas, o dispêndio de mão de obra e despesas gerais de Oficinas, visto que os materiais foram debitados diretamente às contas correspondentes aos serviços executados.

A distribuição dos totais das contas foi a seguinte:

a — **Contas de custeio**

	Cr$
— Diretoria e Departamento de Contrôle e Finanças	44.494,70
— Departamento de Transporte	286.234,80
— Departamento Econômico e Comercial	1.041,90
— Departamento da Via Permanente	243.371,80
— Departamento de Materiais	1.707.200,80
— Hortos Florestais	1.328,20
— Exploração de Pedreiras	16.160,20
— Provisões para riscos diversos	51.438,80
— Guia Oficial de Turismo	62,90
— Despesas gerais de Oficinas	356.229,10
Total	2.707.563,20

b — **Conta da Subvenção da União**

— Reaparelhamento por conta da Subvenção da União	52.410,50
— Despesas gerais de Oficinas	7.940,20
Total	60.350,70

c — Conta Fundo de Melhoramentos	6.324,00
— Despesas gerais de Oficinas	958,70
Total	7.282,70

4. DESPESAS COM SERVIÇOS PRESTADOS A TERCEIROS

As despesas, neste título, atingiram Cr$ 273.222,50, compreendendo, apenas a mão de obra e despesas gerais de Oficinas, visto que os materiais foram debitados diretamente aos serviços executados.

A distribuição do total acima, foi a seguinte:

	Cr$
— Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul Sul do País	51.105,40
— Govêrno do Estado	7.406,50
— Govêrno Federal	49.014,20
— Municipalidades	3.503,80
— Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração	791,50
— Estrada de Ferro Jacuí	108.982,90
— Jewish Colonization Association	310,00
— Construção de desvios para particulares	1.515,80
— Diversos	14.644,30
— Despesas gerais de Oficinas	35.948,10
Total	273.222,50

5. IMPORTÂNCIA DAS FÔLHAS DE VENCIMENTOS

As despesas feitas com pessoal, durante o ano de 1944, pelo total das fôlhas de vencimentos, foram as seguintes:

	Cr$		
— Escritório Central	905.458,20	=	6,9 %
— Oficinas	11.697.024,60	=	89,1 %
— Serviço de Eletricidade	524.709,80	=	4,0 %
Total	13.127.192,60	=	100,0 %

A distribuição das despesas acima, por Departamento e serviços executados, foi a seguinte:

	Cr$		
— Departamento de Contrôle e Finanças	44.494,70	=	0,3 %
— Departamento de Transporte	286.234,80	=	2,2 %

— Departamento de Mecânica (Conta de Custeio)	8.348.449,70	=	63,6 %
— Departamento da Via Permanente (Produção industrial e outros serviços)	241.321,90	=	1,8 %
— Departamento de Materiais (Produção industrial)	1.707.200,80	=	13,0 %
— Despesas gerais das Oficinas do Departamento de Mecânica	1.727.118,80	=	13,2 %
— Despesas gerais das Oficinas do Departamento de Obras Novas	2.049,90	%	
— Subvenção da União (Departamento de Mecânica e outros Departamentos)	456.691,60	=	3,5 %
— Fundo de Melhoramentos (Outros Departamnetos)	6.324,00	=	0,1 %
— Hortos Florestais	1.328,20	=	
— Exploração de Pedreiras	1.041,90	=	
— Provisões para riscos diversos	51.438,80	=	0,4 %
— Estrada de Ferro Jacuí	108.982,90	=	0,8 %
— Terceiros — Particulares (Produção industrial)	144.514,60	=	1,1 %
Total	13.127.192,60	=	100,0 %

No total de Cr$ 13.127.192,60 das fôlhas de vencimentos não está incluída a importância de Cr$ 660.511,90 da gratificação especial, distribuída em dezembro de 1944.

A distribuição da gratificação especial, por fôlha de pagamento, é a seguinte:

	Cr$
— Escritório Central	45.086,70
— Oficinas	589.723,60
— Serviço de eletricidade	25.701,60
Total	660.511,90

6. NÚMERO DE EMPREGADOS

O total de Pessoal no Departamento de Mecânica, a 31 de dezembro de 1944, era de 2 028 empregados, assim distribuídos:

— Escritório Central	70
— Oficinas	1 882
— Serviço de Eletricidade	76
Total	2 028

II — Escritório Central

1. SECÇÃO DE EXPEDIENTE

Tramitaram pela Secção de Expediente, durante o ano de 1944, 8 970 documentos, assim distribuídos:

— Correspondência expedida	3 336
— Correspondência recebida	4 284
— Requerimentos diversos	1 350
Total	8 970

2. SECÇÃO DO PESSOAL

Os principais serviços executados nesta Secção, referentes a confecção e conferência de fôlhas de vencimentos, organização de faturas de imputação de mão de obra, requerimentos de licenças, férias e outros, processos de acidentes do trabalho, faturas de honorários médicos, hospitalizações, medicamentos etc., e processos de movimento de pessoal, atingiram o total de 9 310 documentos.

3. SECÇÃO DE DESPESA

Estiveram em elaboração nesta Secção 1 064 documentos diversos de contabilidade e estatística dos serviços do Departamento, compreendendo quadros mensais da despesa e custo unitário das reparações do material rodante e de tração, do número de empregados nas reparações, da produção e distribuição das despesas da mão de obra das oficinas e usinas de eletricidade; estatísticas mensais demonstrativas da distribuição da despesa da mão de obra realizadas pelo escritório central, oficinas e usinas de eletricidade, da produção total do material rodante e de tração por oficina; apuração das despesas dos serviços por conta da Subvenção da União e do custo da reparação do material por conta de Terceiros; organização das contas a pagar de faturas e diárias.

III — 1.º Divisão — Estudos Técnicos

A 1.ª Divisão, pelas 4 Secções que lhe estão subordinadas, a saber: 1.ª Secção — Estudos Técnicos; 2.ª Secção — Racionalização e Contrôle de Serviços; 3.ª Secção — Desenhos e 4.ª Secção — Patrimônio, elaborou, organizou e executou, durante o ano de 1944, diversos estudos, pareceres, projetos e orçamentos, dentre os quais destacam-se os seguintes:

— Estudo sôbre a padronização dos diversos tipos de contrapinos em uso nos serviços do Departamento de Mecânica.

— Estudo indicativo das unidades de tração e material rodante, necessárias para bem atender os encargos da Viação Férrea.

— Ensáio da redistribuição de locomotivas, levando em consideração a aquisição de 50 novas unidades, com características iguais às da série 831 e 841, e conseqüente retirada do serviço de 100 máquinas velhas, de pequena capacidade.

— Estudo sôbre a construção de locomotivas nas Oficinas da Viação Férrea.

— Estudo sôbre o desgaste máximo admissível em mangas de eixos e sôbre o dimensionamento respectivo de bronzes.

— Estudo sôbre o aproveitamento de eixos usados de bitola larga nos vagões da Viação Férrea.

— Estudo e parecer sôbre a aquisição de motores para a fundição de Rio Grande e fundição de bronze em Santa Maria.

— Estudo e cálculo sôbre molas, visando padronizá-las e reduzir-lhes tipos; concatenação de elementos para impressão das respectivas normas.

— Estudo sôbre bandagens; concatenação de elementos para impressão das respecitvas normas técnicas.

— Projeto de um novo carro de administração, que tomou o n.º 160 e denominação de "Teixeira Soares".

— Projeto de um carro de inspeção para a reconstrução do carro n.º 134.

— Projeto de modificação dos carros restaurantes para instalação de uma máquina de preparar café.

— Projeto de transformação de carros de 1.ª classe tipo "Familleureux", em carros dormitórios de camarotes.

— Projeto de um carro dormitório de construção mista, composto de camarotes, previsto especialmente para os trens diretos a São Paulo.

— Estudo e projeto para a aplicação de três pisos nos vagões gradeados destinados ao transporte de suinos.

— Projeto de transformação do vagão n.º 1506 do Serviço de identificação, em carro de inspeção.

— Projeto de composições auto-propulsoras com acomodações especiais, para viagens de longo curso.

— Estudo de uma locomotiva especial para trens rápidos.

— Projeto de adaptação das locomotivas Mallet da série 621 a 630, para a queima de óleo combustível.

— Confecção de 635 desenhos; extração de 13 848 cópias heliográficas e 83 934 fôlhas mimeografadas, não só para o Departamento de Mecânica, como para outros Departamentos da Viação Férrea.

— Registo e histórico de todo o material rodante e de tração da Viação Férrea.

IV — Oficinas

O movimento verificado nas Oficinas da Viação Férrea, durante o ano de 1944, foi o seguinte:

1. EXISTÊNCIA DO PESSOAL

A existência de empregados nas Oficinas, em 31 de dezembro de 1944, comparada com a de 1943, figura no quadro que segue:

Quadro M-2

DESIGNAÇÃO	1944	1943	Diferença em 1944
Oficinas de Santa Maria	678	668	+ 10
Oficinas de Rio Grande	643	659	— 16
Oficinas do Quilômetro Três	561	559	+ 2
TOTAIS	1 882	1 886	— 4

2. DESPESA DE PESSOAL

A importância total das fôlhas de vencimentos do pessoal das Oficinas atingiu Cr$ 11.697.024,60 em 1944, distribuída por Oficinas, conforme consta do quadro a seguir:

Quadro M-3

OFICINAS	Importância	Média mensal
	Cr$	Cr$
Santa Maria	4.190.026,40	349.168,90
Rio Grande	4.173.291,80	347.774,30
Quilômetro Três	3.333.706,40	277.808,90
TOTAIS	11.697.024,60	974.752,10

O quadro seguinte apresenta o comparativo total e média mensal das Oficinas em 1944 e 1943:

Quadro M-4

ANOS	Importância	Média mensal
	Cr$	Cr$
1944	11.697.024,60	974.752,10
1943	10.033.276,30	836.106,40
Diferenças em 1944	+ 1.663.748,30	+ 138.645,70

A despesa a mais, de Cr$ 1.663.748,30 verificada em 1944, provém:

a) do aumento de horas com serviços extraordinários, para intensificar a produção, em geral;
b) aumento de vencimentos em conseqüência de repadronizações subseqüentes à padronização geral procedida em abril de 1943.

3. LOCOMOTIVAS

a — Existência de locomotivas

A existência de locomotivas, em 31 de dezembro de 1944, era de 303 unidades, incluídas a locomotiva Consolidation n.º 41 PRG, de propriedade do Pôrto de Rio Grande, que há 22 anos presta serviços a esta Rêde, a locomotiva "Pôrto Alegre", que pertencia à extinta Estrada de Ferro do Riacho e as locomotivas DVF-6 e DVF-8, pertencentes a Secretaria das Obras Públicas e cedidas à Viação Férrea, em 1944.

A distribuição, por tipo, era a seguinte:

— Double-Ender	18
— American	16
— Mogul	75
— Consolidation	52
— Ten-Wheel	27
— Mikado	35
— Mallet (Compound)	17
— Mallet (Simples)	12
— Pacific	5
— Mountain	36
— Garratt	10
Total	303

b — Reparação de locomotivas

Durante o exercício de 1944, a produção das Oficinas, em locomotivas reparadas, foi de 154 unidades, sendo 145 por conta do Departamento de Mecânica e 9 por conta de diversos.

A discriminação é a seguinte:

— Por conta de custeio do Departamento de Mecânica	145
— Por conta da Estrada de Ferro Jacuí	4
— Por conta do Batalhão Ferroviário	5
Total	154

A distribuição, por Oficinas, das 145 locomotivas reparadas por conta de custeio do Departamento de Mecânica, com a respectiva despesa e custo unitário, consta do quadro seguinte:

Quadro M-5

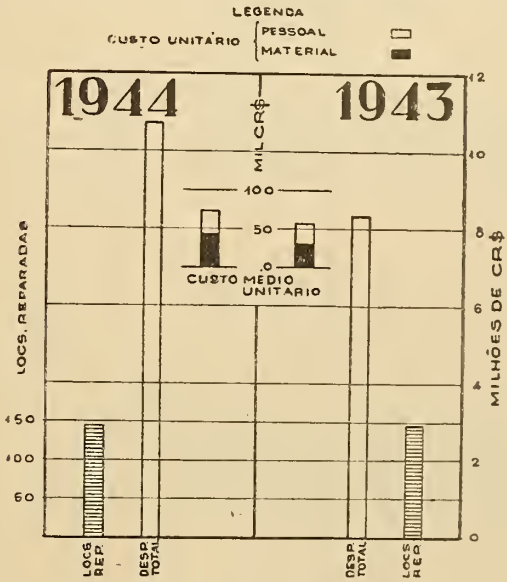
OFICINAS	Locomotivas reparadas	Média mensal	Despesa	Custo unitário
			Cr$	Cr$
Santa Maria	83	6,9	6.702.295,80	80.750,50
Rio Grande	62	5,1	4.041.417,00	65.184,20
Totais	145	12,0	10.743.712,80	74.094,60

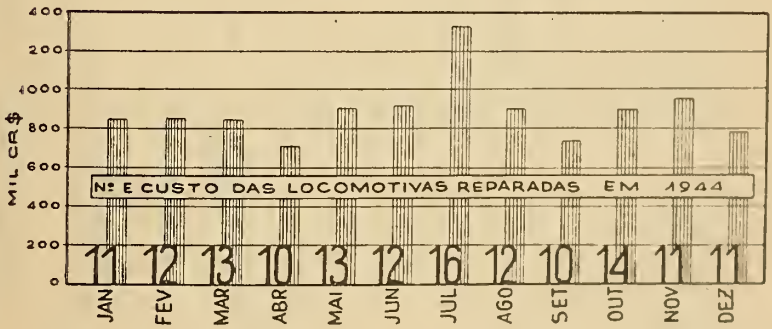
As quantidades de locomotivas reparadas em conta de custeio, por classes das reparações, despesas globais, custo médio unitário, em 1944 e 1943, e respectivas diferenças em 1944, constam do quadro a seguir:

Locomotivas Reparadas

(Só em contas de custeio)

DPM 3





Locomotivas Reparadas	Nº médio mensal	12,0
	Despesa média mensal	895.309,40

Locomotivas reparadas em conta de custeio, por classes de reparações, despesas globais e custos médios unitários, em 1944 e 1943

Quadro M-6

CLASSE DAS REPARAÇÕES	Locomotivas reparadas			DESPESA			CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944
				Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Pequenas reparações.	—	1	— 1	—	8.856,60	— 8.856,60	—	8.856,60	— 8.856,60
Reparações médias ..	1	2	— 1	17.002,40	29.218,90	— 12.216,50	17.002,40	14.609,50	+ 2.392,90
Reparações gerais ..	125	124	+ 1	9.051.159,70	6.993.971,90	+ 2.057.187,80	72.409,30	56.403,00	+ 16.006,30
Grandes reparações .	19	19	—	1.675.550,70	1.297.940,10	+ 377.610,60	88.186,90	68.312,60	+ 19.874,30
Total	145	146	— 1	10.743.712,80	8.329.987,50	+ 2.413.725,30	74.094,60	57.054,70	+ 17.039,90

O quadro seguinte apresenta o comparativo do custo médio unitário das reparações de locomotivas, desdobrado por pessoal, material e total, em 1944 e 1943:

Quadro M-7

ANOS	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	Pessoal	Material	Total
	Cr$	Cr$	Cr$
1944	30.002,90	44.091,70	74.094,60
1943	24.569,10	32.485,60	57.054,70
Diferença em 1944	+ 5.433,80	+ 11.606,10	+ 17.039,90

Houve, em 1944, um aumento de Cr$ 17.039,90 no custo médio unitário, sendo Cr$ 5.433,80, de pessoal e Cr$ 11.606,10 de material.

O número de locomotivas reparadas em conta de custeio do Departamento e despesas correspondentes, nos últimos 5 anos, constam do quadro a seguir:

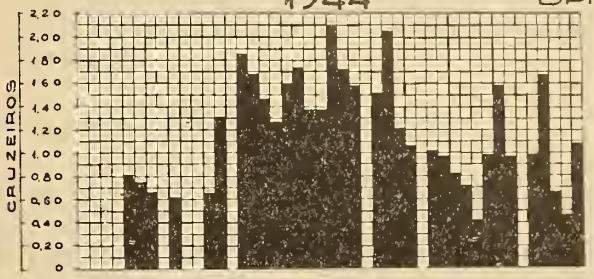
Quadro M-8

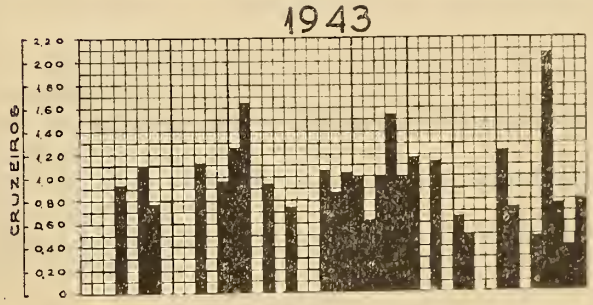
ANOS	Locomotivas reparadas		DESPESA DE REPARAÇÃO		
	Por ano	Média mensal	Por ano	Por mês	Por locomotiva
			Cr$	Cr$	Cr$
1944	145	12,0	10.743.712,80	895.309,40	74.094,60
1943	146	12,2	8.329.987,50	694.165,60	57.054,70
1942	144	12,00	6.285.000,40	523.750,00	43.645,80
1941	119	9,9	4.881.570,50	406.797,50	41.021,60
1940	105	8,7	4.668.364,50	389.030,40	44.460,60

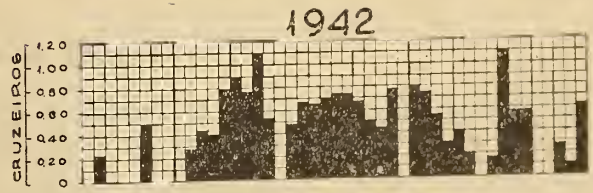
O gráfico DPM-3 apresenta o comparativo, em 1944 e 1943, da quantidade de locomotivas reparadas por conta do Departamento, custo unitário das reparações com pessoal e

Custo da reparação por 1000 HP-KM

DPM 4







TIPO SÉRIE HP		
LOCOMOTIVAS		
Double Ender	1	105
	11-12	235
	21-23-24	275
	31-32	260
	41	260
	42-43	390
	46-47	265
American	184	960
	53	375
	64	370
	65-67	370
	68	400
Mogul	81-90	426
	141-146	370
	147-149	305
	154-168	395
	451-463	400
	171-174	410
	181-183	460
	194	435
	201-202	445
	241-247	455
	248-256	440
	257-263	440
Consolidation	301-341	510
	342-371	510
	372-375	500
	381-388	460
	391-394	365
Ten Wheel	401-411	560
	421-429	590
	451-453	865
	481-484	734
Mikado	501-520	1000
	521-530	1000
	531-534	950
	551	1340
Mallet	601-617	840
	621-633	1200
	641-643	1200
Pacific	701-704	1050
	711	924
Mountain	801-805	1100
	821-841	1100
Consrail	851-870	1100

material, número e custo das reparações, mês por mês, e médias das locomotivas reparadas e da despesa mensal em 1944.

O gráfico DPM-4 regista, por série, o custo das reparações por 1 000 HP/KM, nos últimos três anos, que permite fazer o confronto dos diversos tipos de locomotivas em função das despesas de reparação.

c — Melhoramentos introduzidos nas locomotivas

Verificaram-se os seguintes melhoramentos introduzidos nas locomotivas:

— Adaptação de copos para lubrificação das bracerias por meio de graxa, em 95 locomotivas. Com estas adaptações atingem 187 as locomotivas da Viação Férrea já dotadas dêsse melhoramento.

— Colocação de fornalhas novas, construídas de aço especial, em 5 locomotivas.

— Instalação de cinzeiro novo, com registo lateral para armazenamento de cinzas em uma locomotiva.

— Colocação de nova caixa de fumaça, com dispositivo aperfeiçoado, em 4 locomotivas.

— Confecção e instalação de 2 aparelhos lubrificadores de frisos em uma locomotiva.

4. Carros

a — Existência de carros

A existência de carros em 31 de dezembro de 1944, era de 313 unidades, assim discriminadas:

— PARA O SERVIÇO DO PÚBLICO

1.ª classe	88	
1.ª classe com bufete	19	107
2.ª classe		72
Misto (1.ª e 2.ª classe)		1
Correio	9	
Correio e bagagem	49	58
Dormitórios		20
Restaurantes		13

Reservados	2
Transporte de doentes e cadáveres	1
Transporte de presos e alienados	1
	275

— PARA O SERVIÇO INTERNO DA VIAÇÃO FÉRREA

Administração e reservados	9	
Inspeção	22	
Auxiliares de inspeção	2	
Pagadores	5	38
Total		313

b — **Reparação de carros**

A produção das Oficinas, em 1944, em carros reparados, foi de 104 unidades, todos por conta do Departamento de Mecânica.

A distribuição, por Oficinas, do total de 104 carros reparados em 1944, é a seguinte:

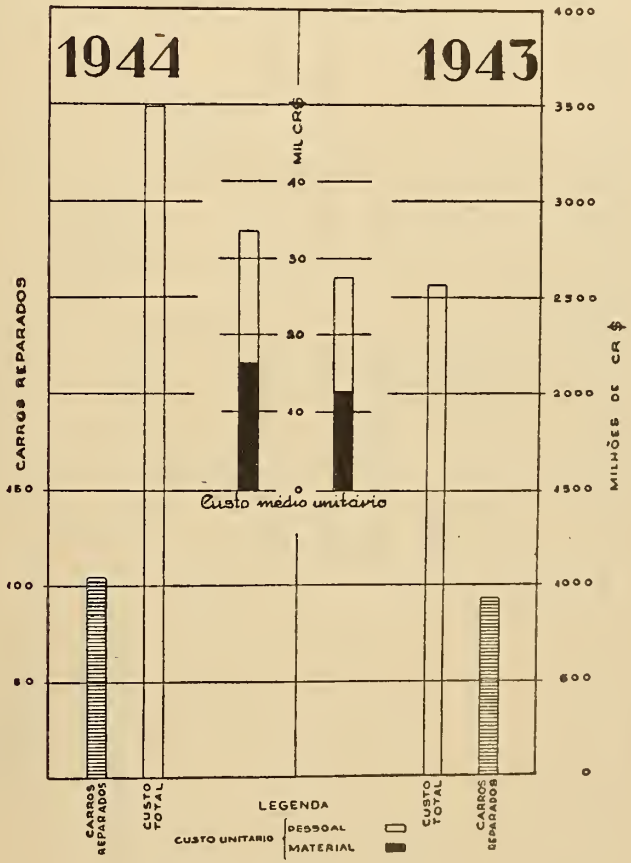
Oficinas do Quilômetro Três	69
Oficinas de Rio Grande	35
Total	104

A classe das reparações executadas, despesa total e custo unitário em 1944 e 1943, constam do quadro a seguir:

Carros Reparados

(So em contas de custeio)

DPM 5



Carros Reparados

Nº médio mensal	8,65
Despesa média mensal	291.308,10

AC

Carros reparados, por classe de reparação, despesa total e custo unitário em 1944 e 1943

Quadro M-9

CLASSE DAS REPARAÇÕES	CARROS REPARADOS			DESPESA			CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944
				Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Pequenas reparações	3	2	+ 1	24.944,90	15.829,10	+ 9.115,80	8.314,90	7.914,60	+ 400,30
Reparações médias	20	10	+ 10	371.596,80	187.995,70	+ 183.601,10	18.579,80	18.799,60	— 219,80
Reparações gerais	53	62	— 9	1.586.487,00	1.443.223,10	+ 143.263,90	29.933,70	23.277,80	+ 6.655,90
Grandes reparações	26	17	+ 9	1.164.860,20	731.832,30	+ 433.027,90	44.802,30	43.049,00	— 1.753,30
Reconstruções	2	2	—	347.808,90	182.992,50	+ 164.816,40	173.904,40	91.496,30	+ 82.408,10
Total	104	93	+ 11	3.495.697,80	2.561.872,70	+ 933.825,10	33.612,50	27.547,00	+ 6.065,50

O comparativo do custo médio unitário em 1944 e 1943, desdobrado por pessoal, material e total, consta do quadro abaixo:

Quadro M-10

ANOS	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	Pessoal	Material	Total
	Cr$	Cr$	Cr$
1944	17.200,50	16.412,00	33.612,50
1943	14.941,50	12.605,50	27.547,00
Diferença em 1944	+ 2.259,00	+ 3.806,50	+ 6.065,50

Houve, em 1944, um aumento de Cr$ 6.065,50 no custo médio unitário, sendo Cr$ 2.259,00 de pessoal e Cr$ 3.806,50 de material.

O número de carros reparados e despesas correspondentes, nos últimos 5 anos, constam do quadro a seguir:

Quadro M-11

ANOS	VAGÕES REPARADOS		DESPESA DE REPARAÇÃO		
	Por ano	Média mensal	Por ano	Por mês	Por carro
			Cr$	Cr$	Cr$
1944	104	8,65	3.495.697,80	291.308,10	33.612,50
1943	93	7,75	2.561.872,70	213.489,40	27.547,00
1942 ...	96	8,00	2.001.434,90	166.786,20	20.848,30
1941	93	7,75	1.588.552,80	132.379,40	17.081,20
1940	117	9,75	1.718.029,80	143.169,20	14.684,00

Os índices comparativos da produção e despesa da reparação de carros, em 1944 e 1943, acham-se esquemàticamente representados no gráfico DPM-5, seguinte.

c — **Transformação e baixa de carros**

Em 1944, não se verificou nenhuma transformação nem baixa de carros.

d — Foles de intercomunicação

Durante o ano relatado, foram substituídos os foles de intercomunicação do tipo comum por foles especiais do tipo "Pullman", nos 10 carros seguintes:

— Restaurantes ..... ns. 163 e 167
— Correio-bagagem .. ns. 227 e 229
— 2.ª classe ..... ns. 314 e 333
— 1.ª classe ..... ns. 534-541-572 e 601 com bufetes.

A situação dos carros dotados de foles de intercomunicação, segundo verificação e atualização procedida pela Inspetoria do Material Rodante, em 31 de dezembro de 1944, era a seguinte:

Quadro M-12

DESIGNAÇÃO	Foles de tipo "Familleureux"	Foles de tipo "Pullman"	Totais classe de carro
Carros de 1.ª classe	5	39	44
Carros de 1.ª classe com bufete ..	4	14	18
Carros de 2.ª classe	5	28	33
Carros dormitórios	—	20	20
Carros restaurantes	—	13	13
Carros correio e bagagem	6	17	23
Carro reservado	—	1	1
Carro administração (159)	—	1	1
Totais por tipos de foles	20	133	153
Percentagem sôbre os carros existentes	6,39	42,49	48,88

e — Aumento de lotação nos carros de 1.ª classe

De conformidade com o programa anteriormente traçado, os carros de 1.ª classe das séries 581 a 595 e 601 a 615, da fábrica "Familleureux", que foram recolhidos às Oficinas para

reparação, tiveram a sua lotação aumentada, mediante a substituição dos antigos bancos simples por bancos duplos.

Em 1944, foram substituídos os bancos simples por duplos, em três dêsses carros de ns. 589, 595 e 607, cujas lotações anteriores eram de 40, os dois primeiros, e 36 lugares o terceiro, e passaram, respectivamente, para 52 e 47 lugares. O acréscimo total de lotação verificado em 1944, foi de 35 lugares.

Para se completar o total dos 30 carros, cuja substituição de assentos foi autorizada, ficaram faltando apenas 2 dêsses veículos, os quais serão modificados em 1945.

f) Construção e incorporação de carros

Durante o ano de 1944, sairam das Oficinas de Rio Grande, onde foram construídos, seis carros de aço, sendo dois dormitórios e quatro de 2.ª classe. Os dois primeiros foram entregues ao tráfego, respectivamente, em 30 de janeiro e 29 de fevereiro e os quatro de 2.ª classe, um em 31 de outubro, dois em 30 de novembro e o último em 31 de dezembro.

No ano relatado, continuou em andamento a construção de 3 carros de 1.ª classe e um restaurante, que faltam para completar o total de 22 carros de aço, por conta da "Subvenção da União", cuja distribuição por tipos é a seguinte:

	Construído	A construir	Total
— 1.ª classe	3 em 1941 6 em 1943	3	12
— 2.ª classe	4 em 1944	—	4
— Dormitórios ..	2 em 1942 2 em 1944	—	4
— Restaurantes .	1 em 1942	1	2
Total	18	4	22

As principais características dos carros construídos em 1944, são as seguintes:

Dormitórios

— Números ..... 193 e 194
— Comprimento do estrado ..... 16 585 mm

— Comprimento interno	14 600 mm
— Largura externa	2 700 mm
— Largura interna	2 550 mm
— Altura do tôpo dos trilhos (máxima)	3 810 mm
— Altura interna	2 500 mm
— Distância entre engates	17 050 mm
— Lotação	15 leitos
— Tara	31 600 quilos
— Truques tipo Pullman com eixos de rolamentos SKF	
— Mangas dos eixos	4 1/8 × 8″
— Aparelhos de choque e tração: Tandem n.º 2	
— Engates: Alliance n.º 2	
— Freio a vácuo, Gresham and Graven	
— Dois cilindros de freio, de 21″	
— Foles de intercomunicação, tipo Pullman	
— Pintura externa	Verde Pullman
— Pintura interna	Azul

Segunda classe

— Números	381 a 384
— Comprimento do estrado	13 585 mm
— Comprimento interno	14 600 mm
— Largura externa	2 700 mm
— Largura interna	2 550 mm
— Altura do tôpo dos trilhos (máxima)	3 810 mm
— Altura interna	2 500 mm
— Distância entre engates	17 050 mm
— Lotação	75 lugares
— Tara	29 500 quilos
— Truques tipo Pullman com eixos de rolamento SKF	
— Mangas de eixos de	4 1/8 × 8″
— Engates Alliance n.º 2	
— Aparelhos de choque e tração: Tandem n.º 3	
— Freio a vácuo, Gresham and Graven	
— Foles de intercomunicação, tipo Pullman	
— Pintura externa	Verde Pullman
— Pintura interna	Marron Claro

Outros detalhes da construção comum dos 6 carros concluídos em 1944, constam da descrição a seguir:

As longarinas centrais e laterais, as travessas principais e secundárias do estrado, bem como a superstrutura, são de aço perfilado; a cobertura e os revestimentos externos laterais, são constituídos de aço ao cobre.

As extremidades dos carros são dotadas de vestíbulos e foles de intercomunicação, obedecendo a um tipo de construção reforçada, conhecida pela designação de anti-telescópica.

As paredes laterais são revestidas, internamente, de madeira compensada, trabalhada com cola a frio, e o assoalho é coberto por tapete de borracha.

O interior dos veículos é protegido contra os rigores da temperatura externa, pelo sistema de isolamento interno de suas paredes, constituído de fibras de madeira comprimidas e conhecido pela designação de "Celotex".

Possuem, também, os carros em aprêço, dispositivos de ventilação constituídos de 17 exaustores instalados em cada carro dormitório e 14 em cada carro de 2.ª classe, que lhes garantem a mais perfeita renovação de ar.

Os carros são iluminados a eletricidade, cuja fonte de energia compõe-se de um dínamo "The Safety Ligh Car Co", de 100 ampères e 2 baterias de acumuladores "Edison", tipo A-8 H. W., de 300 ampères, instaladas nos carros dormitórios e 2 baterias de chumbo "Durex", de 210 ampères-hora, instaladas nos carros de 2.ª classe. A instalação da fonte de energia acima, está situada na parte inferior do estrado.

Os aparelhos de iluminação são dispostos, artìsticamente, no interior dos carros, de forma a proporcionar o maior conforto e comodidade aos passageiros.

Possui, cada carro, um reservatório com capacidade para mil litros de água, cuja distribuição é feita por meio de um eletro-compressor. Existe, ainda, um depósito de água potável, refrigerada nos carros dormitórios e não refrigerada nos carros de 2.ª classe.

Os carros dormitórios se constituem de 7 camarotes de 2 leitos e um compartimento com 1 leito para o camareiro. São dotados de 2 compartimentos higiênicos, possuindo ambos banheiros de louça, servidos por água quente e fria, lavatórios e W. C.

Os camarotes são providos de lavatórios, com água quente e fria.

O aquecimento de água nos carros dormitórios é produzido por um aquecedor de serpentina a carvão.

Os carros dormitórios têm instalado um aparelho automático vendedor de copos de papel.

Os carros de 2.ª classe, possuem bancos de madeira, reversíveis, para 75 passageiros, sentados, e dois gabinetes higiênicos, em uma das cabeceiras, sendo um para senhoras e outro para homens.

g — **Reconstrução de carro administração**

O antigo carro administração n.º 140, foi reconstruído nas Oficinas do Quilômetro Três, para o serviço reservado da administração, sob n.º 160, e denominação de "TEIXEIRA SOARES, sendo posto em serviço a 31 de agôsto de 1944.

Os melhoramentos introduzidos nesse carro constaram de uma plataforma envidraçada, em uma das cabeceiras e na outra, um fole tipo "Pullman". Possúi 3 leitos baixos, 5 altos e um para o camareiro, além de 2 poltronas e um sofá.

Está dotado de engates Major Junior, truques tipo "Pullman" e dois cilindros de freio de 18".

h — **Modificações e melhoramentos em carros bufetes e restaurantes.**

Atendendo solicitação do Departamento Econômico e Comercial foi projetada a ampliação dos balcões dos carros bufetes da série 601 a 615, para facilidade do serviço de fornecimento e comodidade dos passageiros.

Em fins do ano de 1944, foi feita essa alteração nos carros ns. 602 e 610, sendo que o primeiro ficou com a lotação reduzida a 39 lugares e o segundo, por possuir bancos duplos nas cabeceiras, ficou com 41 lugares.

Por solicitação da Cooperativa e para melhor satisfazer o público que viaja em nossos trens foram instaladas nos carros restaurantes e bufetes 25 máquinas para cafesinhos. Trata-se de aparelhos modernos, niquelados, que, sôbre apresentar um belo aspecto, oferecem aos passageiros as vantagens de uma manipulação mais perfeita, mais rápida e mais higiênica da apreciada bebida nacional.

Os carros dotados dêsse melhoramento em 1944, são os seguintes:

— Restaurantes ns. 161 a 165 - 167 - 168 - 172 - 173 e 174	10
— Bufetes ns. 512 - 543 - 601 a 603 - 605 a 610 - 612 a 615	15
Total	25

5. CARROS-MOTORES

a — Existência de carros-motores

A existência de carros-motores, em 31 de dezembro de 1944, era de 24 unidades, discriminadas como segue:

— Carros-motores para viajantes	21
— Carros-motores para mercadorias (62 e 66) .	2
— Carro-motor para Serviço da Estrada	1
Totais	24

Dos 21 carros-motores para transporte de viajantes, 6 estiveram providos de aparelhos a gasogênio, até julho do ano relatado.

b — Reparação de carros-motores

A quantidade, despesa e custo médio unitário dos carros-motores reparados nas Oficinas em 1944 e 1943, classes das reparações e diferenças, em 1944 constam dos quadros M-13 e 14 seguintes:

Demonstrativo dos carros-motores reparados em 1944 e 1943

Quadro M-13

CLASSE DAS REPARAÇÕES	CARROS-MOTORES REPARADOS			DESPESA			CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944
				Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Pequenas reparações	—	1	— 1	—	5.349,70	— 5.349,70	—	5.349,70	— 5.349,70
Reparações médias	—	2	— 2	—	56.721,40	— 56.721,40	—	28.360,70	— 28.360,70
Reparações gerais	6	2	+ 4	221.917,40	76.391,70	+ 145.525,70	36.986,20	38.195,90	1.209,70
Total	6	5	+ 1	221.917,40	138.462,80	+ 83.454,60	36.986,20	27.692,60	+ 9.293,60

O comparativo do custo médio unitário em 1944 e 1943, desdobrado por pessoal, material e total consta do quadro seguinte:

Quadro M-14

ANOS	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	Pessoal	Material	Total
	Cr$	Cr$	Cr$
1944	16.390,50	20.595,70	36.986,20
1943	13.505,00	14.187,60	27.692,60
Diferença em 1944	+ 2.885,50	+ 6.408,10	+ 9.293,60

c — **Baixa de carros-motores**

No ano relatado, foi dado baixa ao carro-motor n.º 77, provido de aparelho de gasogênio, o qual fôra cedido e, posteriormente, vendido à Estrada de Ferro Jacuí.

d — **Reparação de automóveis de linha**

A quantidade, despesa e custo médio unitário dos automóveis de linha reparados nas Oficinas em 1944 e 1943, classes das reparações e diferenças em 1944 constam dos quadros M-15 e 16, seguintes.

Demonstrativo dos automóveis de linha reparados em 1944 e 1943

Quadro M-15

CLASSE DAS REPARAÇÕES	AUTMÓVEIS DE LINHA REPARADOS			DESPESA			CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944
				Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Pequenas reparações.	2	3	— 1	1.174,90	1.985,30	— 810,40	587,50	661,70	— 74,20
Reparações médias ..	11	6	+ 5	64.717,70	7.486,50	+ 57.231,20	5.883,40	1.247,70	+ 4.635,70
Reparações gerais ..	4	12	— 8	6.923,50	86.581,90	— 79.658,40	1.730,90	7.215,10	— 5.484,20
Grandes reparações .	—	3	— 3	—	49.033,10	— 49.033,10	—	16.344,40	— 16.344,40
Total	17	24	— 7	72.816,10	145.086,80	— 72.270,70	4.283,30	6.045,20	— 1.761,90

O quadro, a seguir, apresenta o comparativo do custo médio unitário, por pessoal, material e total em 1944 e 1943.

Quadro M-16

ANOS	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	Pessoal	Material	Total
	Cr$	Cr$	Cr$
1944	2.249,80	2.033,50	4.283,30
1943	2.509,40	3.535,80	6.045,20
Diferença em 1944	— 259,60	— 1.502,30	— 1.761,90

6. VAGÕES

a — Existência de vagões

A existência de vagões, em 31 de dezembro de 1944, era de 3361 unidades, conforme discriminação a seguir:

— Plataformas de 5 toneladas com 2 eixos	25	
— Plataformas de 10 toneladas com 2 eixos	12	
— Plataformas de 8 toneladas com 4 eixos	11	
— Plataformas de 10 toneladas com 4 eixos	96	
— Plataformas de 13 toneladas com 4 eixos	174	
— Plataformas de 16 toneladas com 4 eixos	143	
— Plataformas de 20 toneladas com 4 eixos	20	
— Plataformas de 24 toneladas com 4 eixos	143	
— Plataformas de 25 toneladas com 4 eixos	21	
— Plataformas de 28 toneladas com 4 eixos	442	1 087
— Fechados de 10 toneladas com 4 eixos	40	
— Fechados de 12 toneladas com 4 eixos	45	
— Fechados de 13 toneladas com 4 eixos	49	
— Fechados de 16 toneladas com 4 eixos	92	
— Fechados de 20 toneladas com 4 eixos	54	
— Fechados de 24 toneladas com 4 eixos	550	
— Fechados de 28 toneladas com 4 eixos	783	1 613

— Frigoríficos de 13 toneladas com 4 eixos		10
— Tanques para 25 000 litros		15
— Gradeados de 10 toneladas com 4 eixos	1	
— Gradeados de 13 toneladas com 4 eixos	12	
— Gradeados de 20 toneladas com 4 eixos	6	
— Gradeados de 24 toneladas com 4 eixos	60	
— Gradeados de 28 toneladas com 4 eixos	302	381
— Gôndolas de aço de 30 toneladas, com descarga automática, para transporte e pedra britada .	50	
— Gôndolas de aço de 30 toneladas, com descarga automática, para transporte de carvão	45	95
— Oficina telegráfica — 10 toneladas, 4 eixos ..	1	
— Oficina de eletricidade — 13 e 16 toneladas, 4 eixos	2	
— Oficina de reparação de bombas — 2 de 10 toneladas, 1 de 13 toneladas e 9 de 16 toneladas, 4 eixos	12	
— Oficina de reparação de pontes — 2 de 10 toneladas, 3 de 13 toneladas e 3 de 16 toneladas, 4 eixos	8	
— Oficina de hidráulica — 16 toneladas, 4 eixos	5	
— Socôrro — 4 de 10 toneladas, 3 de 13 toneladas e 15 de 16 toneladas, 4 eixos	22	
— Usina trem de socôrro — 16 toneladas, 4 eixos	1	51
— Serviço de inspeção do Departamento de Transporte (cabooses) — 4 de 10 toneladas e 10 de 12 toneladas, 4 eixos	14	
— Dormitórios trens de lenha, de 6 a 22 leitos, 4 eixos	29	
— Dormitórios trens de lastro, de 2 a 18 leitos, 4 eixos	28	
— Transporte operários das Oficinas de Quilômetro Três — 16 toneladas, 4 eixos	3	
— Transporte operário da Via Permanente — 5 toneladas, 2 eixos	12	
— Serviço de variantes, Departamento de Obras Novas, 16 toneladas, 6 leitos, 4 eixos	1	
— Serviço dos Inspetores de Linha — 1 de 5 toneladas, 1 de 10 toneladas e 2 de 16 toneladas, 4 eixos	4	

— Serviço de turmas do telégrafo — 13 toneladas, 4 eixos	1	
— Serviço fotográfico — 1 de 10 toneladas e 1 de 16 toneladas, 4 eixos	2	
— Serviço do Departamento de Materiais — 10 tonelada, 4 eixos	1	
— Serviço de aferição de balanças — 16 toneladas, 4 eixos	1	
— Serviço topográfico da Via Permanente — 16 toneladas, 2 leitos, 4 eixos	1	
— Reservas na Inspetoria do Material Rodante	5	102
— Guindastes de trens de socôrro — 5 toneladas, 4 eixos	2	
— Guindastes de trens de socôrro — 5 toneladas, 3 eixos	1	
— Guindastes de trens de socôrro — 5 toneladas, 2 eixos	4	7
Total geral		3 361

A distribuição dos vagões existentes, por tipos, em 1944 era a seguinte:

— Plataformas	1 087
— Fechados	1 613
— Frigoríficos	10
— Tanques	15
— Gradeados	381
— Gôndolas de aço	95
— Vagões oficinas	28
— Transporte de empregados	102
— Socôrro	23
— Guindastes	7
Totais gerais	3 361

Estão em serviço na Viação Férrea, mas não figuram na relação acima, mais 8 guindastes movidos a vapor, para o transbordo de carvão, de ns. TVL-1 a 8, localizados nos Depósitos da Tração de Diretor Augusto Pestana, Montenegro, Santa Maria, Ramiz Galvão, Cacequí, Cerro Chato, Bagé e São Gabriel.

Do total acima de 3 361 vagões, achavam-se retirados do serviço, em 31 de dezembro de 1944, 121 unidades, sendo:

— Em reparação	22
— Aguardando reparação	99
Total	121 = 3,6 % do total existente

b — **Incorporação e baixa de vagões**

Em 1944 foram incorporados ao patrimônio da Viação Férrea, 10 vagões plataformas, construídos nas Oficinas do Quilômetro Três por conta da "Subvenção da União" e destinados especialmente aos serviços de construção de variantes do Departamento de Obras Novas.

Durante o ano relatado não se verificou baixa de vagões.

c — **Reparações e Construções de vagões**

A produção das Oficinas em vagões reparados e construídos, durante o ano de 1944, foi de 1 317 unidades, sendo 1 277 em conta de custeio do Departamento de Mecânica e 40 por contas diversas.

A discriminação é a seguinte:

— Por conta do custeio do Departamento de Mecânica	1 277
— Por conta de Provisões para Riscos Diversos	16
— Por conta da Subvenção da União (vagão n.º 857) .	1
— Por conta do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem	3
— Por conta da Estrada de Ferro Jacuí (construção) .	10
— Por conta da Subvenção da União (construção) ...	10
	1 317

A distribuição, por Oficinas, dos 1 277 vavões reparados por conta de custeio do Departamento de Mecânica, com a respectiva despesa e custo unitário, consta do quadro seguinte:

Quadro M-17

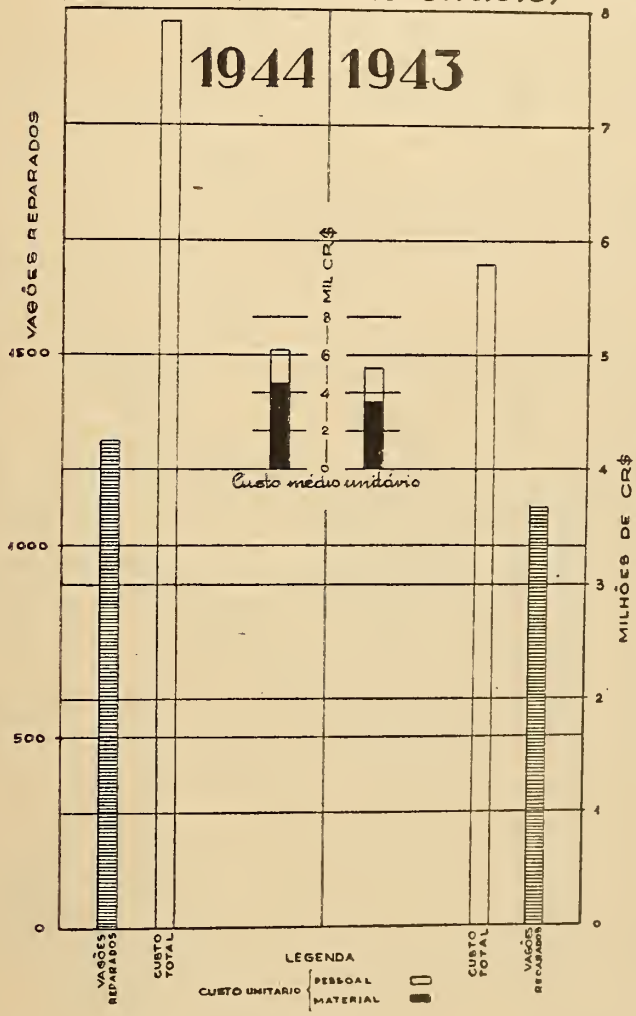
OFICINAS	QUANTIDADE		Despesa	Custo unitário
	Número	Média mensal		
			Cr$	Cr$
Quilômetro Três	1 044	87,0	6.683.113,70	6.401,40
Rio Grande	233	19,4	1.294.248,10	5.554,70
Totais	1 277	106,4	7.977.361,80	6.247,00

A quantidade total dos vagões reparados em conta de custeio do Departamento, por classes de reparações, despesas e custo unitário das reparações, em 1944 e 1943, comparativamente, constam do quadro a seguir.

Vagões Reparados

(Só em contas de custeio)

DPM



Vagões Reparados	Nº médio mensal	106.4
	Despesa média mensal	664.780.10

41

Vagões reparados em conta de custeio do Departamento, por classe das reparações, despesas e custo médio unitário em 1944 e 1943

Quadro M-18

CLASSE DAS REPARAÇÕES	VAGÕES REPARADOS			DESPESA			CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944	1944	1943	Diferença em 1944
				Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Pequenas reparações.	2	—	+ 2	6.423,60	—	+ 6.423,60	3.211,80	—	+ 3.211,80
Reparações médias ..	159	117	+ 42	575.148,10	276.175,60	+ 298.972,50	3.617,30	2.360,40	+ 1.256,90
Reparações gerais ...	557	315	+ 242	3.540.203,10	1.497.467,80	+ 2.042.735,30	6.355,80	4.753,90	+ 1.601,90
Grandes reparações .	504	526	— 22	3.356.330,30	3.014.822,10	+ 341.508,20	6.659,40	5.731,60	+ 927,80
Reconstruções	55	143	— 88	499.256,70	1.005.764,00	— 506.507,30	9.077,40	7.033,30	+ 2.044,10
Total	1 277	1 101	+ 176	7.977.361,80	5.794.229,50	+ 2.183.132,30	6.247,00	5.262,70	+ 984,30

O quadro seguinte apresenta o comparativo do custo médio unitário, desdobrado por pessoal, material e total, dos vagões reparados por conta do Departamento de Mecânica em 1944 e 1943.

Quadro M-19

ANOS	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		
	Pessoal	Material	Total
	Cr$	Cr$	Cr$
1944	1.771,00	4.476,00	6.247,00
1943	1.711,80	3.550,90	5.262,70
Diferença em 1944	+ 59,20	+ 925,10	+ 984,30

Houve, em 1944, um acréscimo de Cr$ 984,30 no custo médio unitário dos vagões reparados, sendo Cr$ 59,20 de pessoal e Cr$ 925,10 de material.

O número de vagões reparados, por conta do Departamento de Mecânica e despesas correspondentes, nos últimos cinco anos, constam do quadro seguinte:

Quadro M-20

ANOS	CARROS REPARADOS		DESPESA DE REPARAÇÃO		
	Por ano	Média mensal	Por ano	Por mês	Por vagão
			Cr$	Cr$	Cr$
1944 ...	1 277	106,4	7.977.361,80	664.780,10	6.247,00
1943 ...	1 101	91,8	5.794.229,50	482.852,40	5.262,70
1942 ...	1 048	87,3	3.900.069,80	325.005,80	3.721,40
1941 ...	1 093	91,0	2.977.910,20	248.158,20	2.724,50
1940 ...	1 130	94,1	2.956.198,80	246.349,80	2.616,10

O gráfico DPM-6, a seguir, apresenta, esquemàticamente, o comparativo da quantidade, despesa e custo médio unitário

das reparações de vagões, em contas de custeio do Departamento de Mecânica, em 1944 e 1943.

d — **Alteração na lotação de vagões**

Durante o ano relatado, foram feitas as seguintes alterações nas lotações de vagões:

Quadro M-21

NÚMERO	TIPO	LOTAÇÃO		OBSERVAÇÕES
		Antiga Ton	Nova Ton	
724	Plataforma	8	13	
732	Plataforma	10	13	
797	Plataforma	16	10	
798	Plataforma	13	10	
863	Plataforma	16	13	
867	Plataforma	13	16	
922	Plataforma	13	10	
995	Plataforma	16	13	
997	Plataforma	10	13	
1 058	Plataforma	14	16	
1 063	Plataforma	13	16	
1 176	Plataforma	13	16	
1 443	Fechado	16	24	Tomou o n.º 3816
1 481	Fechado	16	13	
1 491	Fechado	10	13	
1 492	Fechado	13	10	
2 259	Fechado	10	16	
3 351	Fechado	24	28	
3 357	Fechado	24	28	
3 810	Fechado	24	28	
3 814	Fechado	24	28	
7 001	Fechado	10	12	
7 015	Fechado	10	13	
7 044	Fechado	10	12	
8 268	Plataforma	10	13	
8 275	Plataforma	10	16	
9 069	Fechado	24	28	
9 290	Fechado	24	28	
9 339	Fechado	24	28	
10 007	Plataforma	24	28	
10 098	Plataforma	24	28	

Do balanço dessas alterações, resultou um créscimo de 67 toneladas na capacidade total dos vagões.

e — **Modificações de vagões**

Foram modificados os vagões seguintes:

— O vagão fechado n.º 1 443 tomou o n.º 3 816 em agôsto de 1944 e foi alterada a lotação de 16 para 24 toneladas.

— O vagão gradeado simples n.º 1 326 saíu das Oficinas do Quilômetro Três, em fevereiro de 1944, trnsformado em gradeado fechado.

— O vagão n.º 6 283 foi dotado de piso tríplice para o transporte de suinos, em agôsto de 1944.

O vagão fechado, para transporte de mercadorias, n.º 9 260, foi alterado para servir de dormitório da turma telegráfica em Santana.

f — **Veículos dotados de freio a vácuo**

A situação dos veículos dotados de freio a vácuo, em 31 de dezembro de 1944, inclusive, portanto, os que foram incorporados durante o ano, era a seguinte:

— Vagões com instalações completas	2 301	
— Vagões com condutos, sem cilindros	209	
— Vagões sem instalações	851	3 361
— Carros com instalações completas	302	
— Carros com condutos sem cilindros	11	
— Carros sem instalações	—	313
Total		3 674

Do total de veículos existentes em 31 de dezembro de 1944, 71 % possuiam instalações completas, 6 % possuiam condutos de vácuo e 23 % sem instalações de freio a vácuo.

g — **Veículos dotados de truques com eixos "Standard"**

A situação, em 31 de dezembro de 1944, de veículos dotados de truques com eixos "Standard", truques com eixos de outras dimensões (maiores e menores) e truques dotados de caixas com rolamentos esféricos S. K. F., era a sgeuinte:

— Carros e vagões dotados de truques com eixos "Standard" (mangas de 4 ¼ × 8") 2 573

— Carros e vagões dotados de truques com eixos de outras dimensões, maiores 24
— Carros e vagões dotados de truques com eixos de menores dimensões 1 058
— Carros dotados de truques com caixas de rolamentos esféricos S. K. F. (carros ns. 627 — 628 — 629 — 611 — 175 — 191 — 192 — 630 — 631 — 632 — 633 — 634 — 635 — 193 — 194 — 381 — 382 — 383 — 384) 19

Total 3 674

Verifica-se que no total de veículos, existem 70 % com truques de eixos "standard", 0,7 % com truques de eixos com maiores dimensões, 28,8 % com truques de eixos de menores dimensões e 0,5 % com truques dotados de caixas de rolamentos esféricos S. K. F.

h — **Engates**

A situação dos veículos dotados de engates automáticos e engates de pino e manilha, em 31 de dezembro de 1944, comparada com 1943, consta do quadro a seguir:

Quadro M-22

DESIGNAÇÃO	Anos	Veículos existentes em serviço	Com engates automáticos		Com engates de pino e manilha	
			Quantidade	% sôbre o existente	Quantidade	% sôbre o existente
Carros	1944 ...	313	302	96,5	11	3,5
	1943 ...	307	296	96.4	11	3,6
Vagões	1944 ...	3 361	2 787	83,0	574	17,0
	1943 ...	3 351	2 787	83,2	564	16,8
Totais	1944 ...	3 674	3 089	84,0	585	16,0
	1943 ...	3 658	3 083	84,2	575	15,8

i — **Truques integrais de aço fundido**

Existem em serviço, nos vagões da Viação Férrea, 1 040 truques integrais de aço fundido procedentes dos Estados Unidos da América do Norte, alguns dos quais desde 1931, tendo-

se constatado, a um tempo, a máxima segurança por um mínimo de conservação.

Além dêsses truques, estavam em experiência os seguintes de fabricação nacional:

— Dois truques fundidos pelas Oficinas do Departamento de Mecânica, em Santa Maria, montados no vagão gôndola n.º 11 518, em agôsto de 1940, e que continuam em serviço satisfatòriamente.

— Dois truques fundidos pela "Fábrica de Aço Paulista", montados no vagão gôndola n.º 11 519, em 1941. Em junho de 1943, um dos truques dêste vagão apresentou fendas, tendo voltado ao serviço depois de convenientemente reparado por meio de solda.

— Dois truques fundidos pelas Oficinas do Departamento de Mecânica, em Santa Maria, montados no vagão gôndola n.º 11 509, em agôsto de 1943.

— Dois truques fundidos pela "Fábrica de Aço Paulista", montados no vagão gôndola n.º 11 520, em julho de 1942. Em 1943 constatou-se fendas em um dêstes truques, o qual voltou ao serviço depois de sofrer reparação por meio de solda.

7. FUNDIÇÃO

a — Fundição de ferro

A fundição de peças de ferro, pelas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, em 1944, atingiu o total de 969 554 quilos, na importância total de Cr$ 2.141.726,30, ou sejam Cr$ 2,20 por quilo.

O quadro que segue regista a quantidade de ferro fundido, por Oficinas, importância e custo unitário, no ano de 1944:

Quadro M-23

OFICINAS	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr$	Cr$
Santa Maria	385 486,0	936.904,60	2,43
Rio Grande	584 068,0	1.204.821,70	2,06
Totais	969 554,0	2.141.726,30	2,20

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário do ferro fundido em 1944 e 1943:

Quadro M-24

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Total	Pessoal	Material	
	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1944	969 554,0	434.907,00	1.706.819,30	2.141.726,30	2,20
1943	906 296,5	441.951,80	1.487.364,20	1.929.316,00	2,13
Diferenças em 1944 .	+ 63 257,5	— 7.044,80	+ 219.455,10	+ 212.410,30	+ 0,07

b — **Fundição de bronze**

A fundição de bronze pelas mesmas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, foi de 335 257,6 quilos, na importância de Cr$ 1.760.194,5 ou sejam Cr$ 5,24 por quilo.

O quadro que segue regista a quantidade de bronze fundido, por Oficinas, importância e custo unitário, em 1944.

Quadro M-25

OFICINAS	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr$	Cr$
Santa Maria	222 674,6	1.029.415,10	4,62
Rio Grande	112.583,0	730.779,40	6,48
Totais	335 257,6	1.760.194,5	5,24

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário do bronze fundido, em 1944 e 1943;

Quadro M-26

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Pessoal	Material	Total	
	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1944	335 257,6	231.155,00	1.529.039,50	1.760.194,50	5,24
1943	332 128,8	216.842,50	2.130.996,00	2.347.838,50	7,07
Diferenças em 1944 .	+ 3 128,8	+ 14.312,50	— 601.956,50	— 587.644,00	— 1,83

c — **Fundição de aço**

A fundição de aço, nas Oficinas de Santa Maria, foi de 384 115 quilos, na importância de Cr$ 1.319.660,00 ou sejam Cr$ 3,43 por quilo.

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário do aço fundido em 1944 e 1943:

Quadro M-27

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Pessoal	Material	Total	
	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1944	384 115,0	245.437,40	1.074.222,60	1.319.660,00	3,43
1943	414 326,0	262.288,80	976.702,50	1.238.991,30	2,99
Diferenças em 1944 .	— 30 211,0	— 16.851,40	+ 97.520,10	+ 80.668,70	+ 0,44

d — **Fundição de metal patente comum e metal patente combinado**

A fundição de metal patente, nas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, foi de

— Metal patente comum — 37 108 quilos, na importância total de Cr$ 558.956,90, custo unitário Cr$ 15,06, ao quilo.

— Metal patente combinado — 9 739 quilos, na importância total de Cr$ 72.179,00, custo unitário Cr$ 7,41, ao quilo

O quadro que segue regista a quantidade de metal patente comum produzido nas Oficinas, importância e custo unitário, no ano de 1944:

Quadro M-28

OFICINAS	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr$	Cr$
Santa Maria	28 671,0	497.056,20	17,34
Rio Grande	8 437,0	61.900,70	7,33
Totais	37 108,0	558.956,90	15,06

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário do metal patente comum, em 1944 e 1943:

Quadro M-29

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Pessoal	Material	Total	
	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1944	37 108,0	3.164,40	555.792,6	558.957,00	15,06
1943	35 377,0	3.540,80	529.105,3	532.646,10	15,06
Diferenças em 1944 .	+ 1 731,0	— 376,40	+ 26.687,3	+ 26.310,90	—

O quadro que segue, regista a quantidade de metal patente combinado produzida nas Oficinas, importância e custo unitário, no ano de 1944:

Quadro M-30

OFICINAS	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr$	Cr$
Santa Maria	7 064,0	57.663,50	8,16
Rio Grande	2 675,0	14.515,50	5,42
Totais	9 739,0	72.179,00	7,41

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário do metal patente combinado, e 1943:

Quadro M-31

ANOS	Quantidade	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Total	Material	Pessoal	
	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1944	9 739,0	3.900,20	68.278.80	72.179,00	7,41
1943	12 063,0	1.866,60	75.895,80	77.762,40	6,44
Diferenças em 1944 .	— 2 324,0	+ 2.033,60	— 7.617,00	— 5.583,40	+ 0,97

8. SERVIÇOS PARA O DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

a — Metalação de bronze

Foram metaladas nas três Oficinas de Santa Maria, Rio Grande e Quilômetro Três, peças de bronze com o pêso total de 152 910 quilos e despesa global de Cr$ 560.531,20, que dá o custo unitário de Cr$ 3,66 por quilo.

O quadro que segue regista a quantidade da metalação de bronze nas Oficinas, importância e custo unitário em 1944:

Quadro M-32

OFICINAS	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr$	Cr$
Santa Maria	58 288,0	304.549,50	5,22
Rio Grande	44 626,0	143.670,70	3,22
Quilômetro Três	49 996,0	112.311,00	2,24
Totais	152 910,0	560.531,20	3,66

O quadro seguinte apresenta o comparativo da quantidade, importância e custo unitário da metalação de bronze, em 1944 e 1943:

Quadro M-33

Quantidade	ANOS	IMPORTÂNCIA			Custo unitário
		Pessoal	Material	Total	
	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1944	152 910,0	23.833,30	536.695,90	560.531,20	3,66
1943	144 602,0	22.247,60	466.122,80	488.370,40	3,37
Diferenças em 1944 .	+ 8 308,0	+ 5.587,70	+ 70.573,10	+ 72.160,80	+ 0,29

b — **Confecção de aparelhos de desvio e pertences**

Com trilhos fornecidos pelo Departamento da Via Permanente, foram confeccionados, nas Oficinas de Santa Maria, 100 aparelhos de desvios, completos, 142 lanças, 19 corações, 2 cruzamentos, bem como 129 caixas de manobras, e nas Oficinas de Rio Grande, 100 orelhas de lança, 10 lanças, 3 cruzamentos, 2 caixas de manobras e 20 aldrabas para desvios.

c — Outros serviços de confecção e reparação de materiais e ferramentas para o Departamento de Materiais, executados durante o ano de 1944, atingiram a quantidade de de 1 760 030

unidades, com a despesa de Cr$ 752.463,10 de mão de obra, exclusive o custo de materiais e despesas gerais de Oficinas e inclusive o fabrico de ferramentas pelas Oficinas de Rio Grande, de produção programada para 1944, que atingiu o total de 13 765 unidades.

9. SERVIÇOS PARA TERCEIROS

Foram executados ainda, pelas Oficinas, ou seguintes serviços solicitados pelos interessados a seguir relacionados:

— GOVÊRNO ESTADUAL

- — Confecção de 10 aparelhos de desvio, tipo 32 kgs, par construção trecho Bento Gonçalves a Veríssimo de Mattos;
- — Adaptação de 5 tambores de carbureto para depósito de gasolina — construção do ramal de Bento Gonçalves a Passo Fundo;

— GOVÊRNO FEDERAL

- — Adaptação de plataformas giratórias para a instalação do 7.º G. M. A. C.
- — Confecção de 32 copos para pontas de eixo de "naturas colomais";
- — Confecção de armário e uma escada simples para a conservação de luz na Ponte Internacional de Jaguarão;
- — Conservação das instalações elétricas da Ponte Internacional de Jaguarão;
- — Reparação de um motor elétrico de 1 H. P. do 5.º Regimento de Artilharia Montada;
- — Carregamento de 70 toneladas de sucata para o Arsenal de Guerra de General Câmara;
- — Confecção de 24 chapas de ferro destinadas a conservação de luz na Ponte Internacional de Jaguarão;
- — Adaptação de um rolamento para ser colocado no caminhão do 7.º G. M. A. C.;
- — Confecção de duas pás de hélices para o aerodínamo do 7.º G. M. A. C.;
- — Soldagem de um radiador e suporte de farol de uma caminhonete do Q. G. da Cidade de Rio Grande;

— Confecção de boias para carburador do motor Chevrolet do G. M. A. C.;
— Reparação de uma viatura reboque de cosinha do 3.º Batalhão de carros de combate.

— BASE AÉREA DE COLÔNIA

— Serviços prestados por operários das Oficinas de Santa Maria na construção da referida Base;
— Reparação de geradores de 120 volts;
— Confecção de 12 molas para caminhão Ford;
— Idem de 4 dentes em rodas de engrenagens;
— Carregamento e descarga do Locomovel 064;
— Reparação de um compressor de asfalto e uma peça de escavadora;
— Consêrto de engate scraper;
— Torneagem de cilindros, embreagem e chaveta no disco;
— Confecção de uma bucha;
— Abertura de nova rosca no munhão de garra para o scraper n.º 11;
— Confecção de uma porca para o scraper n.º 11;
— Retorneagem de virabrequim e ajustar os mancais com buchas novas do motor Ford;
— Reparação de um válvula de manômetro;
— Confecção de um munhão com garra e respectivo pino e porca para "Le Teurreau";
— Confecção de 7 flanges galvanisados de 4, 6 e de 11 furos;
— Soldagem da manivela do trator D-8, e ressoldagem de 4 porcas;
— Montagem do locomovel 064 e serpentina para aquecimento do asfalto;
— Torneagem de um suporte, verificação de um carro suporte a adaptação de mancal para os mesmos;
— Retorneagem de um virabrequim e ajustagem das bielas do trator n.º 10, do motor do arranque;
— Torneagem de uma ponta de eixo de embreagem;
— Confecção de um suporte e vareta de embreagem;
— Confecção e colocação de uma luva de aço numa ferramenta;
— Fundição de uma engrenagem e uma chaveta;
— Adaptar nova engrenagem num virabrequim;
— Fabrico de duas chaves para canos;

— Reconstrução de uma roda estrela para o trator D-8;
— Fundir uma peça de aço para o britador;
— Metalação de bielas para Chevrolet;
— Retorneamento de um virabrequim;
— Reconstrução de um tambor de embreagem de trator;
— Fundição de uma engrenagem de bronze para betoneira;
— Retificação de uma peça para perfuratriz;
— Fundição de um encosto de aço para placa ajustadora da britadora;
— Confecção de uma luva de aço para broca;
— Confecção de uma peça de aço fundido para arado;
— Confecção de uma engrenagem em aço duro e tornear;
— Confecção de 5 peças de aço para tratores;
— Recalcar um perfuratriz "Keistone";
— Confecção de uma luva estreita para a ponta de eixo intermediário do trator n.º 9.
— Confecção de uma peça de aço para trator comprimento 650 mm espessura 55 mm.

— COMISSÃO CONSTRUTORA DE ESTRADAS DE FERRO NO SUL DO PAÍS

Batalhão Ferroviário.

— Confecção de caixas para acondicionamento de 24 mil grampos de linha;
— Reparação de 2 truques de plataformas;
— Reparação de uma esteira de trator.

— ESTRADA DE FERRO JACUÍ

— Confecção de um eixo completo, inclusive rolamento, para auto de linha;
— Soldagem de um eixo traseiro de auto de linha;
— Reparação geral de uma máquina de atarrachar;
— Confecção de 20 aparelhos de desvio, tipo 20 kgs.
— Reparação de diversas peças da locomotiva n.º 24;
— Confecção de 5 caixas para ferramentas de locomotivas;
— Reparação de uma bomba centrífuga;
— Reparação de diversas peças e adaptação de um motor elétrico, num tôrno mecânico;

— Reparação geral de uma plaina mecânica;
— Torneagem de rodas e adaptação das mesmas em eixos reparados;
— Reparação de um magneto da lancha "Jacuí";
— Reparação de um motor de transmissão de Oficina;
— Mudança de bandagens em 2 eixos montados da locomotiva n.º 24;
— Mudança de bandagens do carro-motor n.º 1;
— Reparação de diversas peças e confecção de uma chaminé;
— Confecção de um jôgo de grelhas oscilantes;
— Confecção de uma corôa e de um pinhão;
— Reparação de um dínamo de auto de linha;
— Reparação de uma máquina de furar trilhos
— Confecção de 222 parafusos de diversas dimensões.

— COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO R. G. DO SUL

— Afiação de 8 serras circulares;
— Aplainamento de uma mesa de serra de fita;
— Aplainamento de um desempeno de 1 × 60;
— Afiação de 2 navalhas de tipografia.

— PREFEITURA DE SANTA MARIA

— Fundição de três peças da britadora;
— Enchimento de um rodado de trator.

— PREFEITURA DE SÃO FRANCISCO DE ASSIS

— Reparação de um eixo do locomovel da Usina.

— CONSÓRCIO ADMINISTRADOR DE EMPRÊSAS DE MINERAÇÃO

— Confecção de um pinhão do guindaste, 6 colares e uma peça.

— JEWISH COLONIZATION ASSOCIATION

— Confecção de 12 válculas de descarga para freio a vácuo tipo E.;
— Torneagem de 3 eixos para rodados.

— FRIGORÍFICO ARMOUR

— Colocação de bandagem sem friso na roda central e torneamento das duas rodas dianteiras e das duas traseiras da locomotiva n.º 5;

— GERAL DE ACESSÓRIOS LTDA.

— Retificação de 21 virabrequins.

— ÂNGELO UGLIONE

— Retificação de um virabrequim;
— Retificação dos ciclos de um virabrequim.

— ARTHUR SCHEFFER & CIA.

— Soldagem de um eixo de manivela e ajustagem dos respetivos mancais, pertencentes ao motor da Usina Elétrica da Barra do Ribeiro.

— HERCÍLIO MAFFACIOLI

— Enchimento de um pião da britadeira de Saibro;
— Reparação de uma bomba do locomovel 062 de Saibro;
— Reparação de um compressor da Pedreira de Saibro;
— Confecção de 5 molas para a estampadeira da britadora;
— Reparação de diversas peças da Britadora;
— Adaptação de uma polia no compressor "Hohmann".

— DARIO PIRES ARRUDA

— Execução de diversos trabalhos em 7 peças pertencentes ao engenho para fabrico de alcool;
— Confecção de um eixo e consêrto de uma massa para o engenho de fabricação de alcool.

— DEPARTAMENTO AUTÔNOMO DE ESTRADAS DE RORODAGEM

— Confecção de um parachoque completo de fim de linha.

— FÁBRICA DE AÇO PAULISTA S.A.

— Modificação de 4 engates tipo "Atlas".

— ARNOLDO BÖER

— Retificação de dois eixos, sendo um de locomovel e outro de trator.

— MIGUEL LIEBMANN

— Desdobramento em pranchões, de um toro de madeira.

— BALANTE TOMÁZI

— Reparação de uma caixa de mudança de automóvel.

10. MELHORAMENTOS NAS OFICINAS

Os melhoramentos executados nas Oficinas durante o ano de 1944, foram os seguintes:

a — **Oficinas de Santa Maria**

— Melhoramento algum foi executado nessas Oficinas, a não ser reparações diversas nos maquinários já existentes, confecção de ferramentas e outros serviços de conservação.

b — **Oficinas de Rio Grande**

Prosseguiu, durante todo o ano, o serviço do retelhamento do edifício das Oficinas, por parte do pessoal do Departamento da Via Permanente.

Foram executados diversos serviços de reparação e conservação do maquinário das Oficinas.

c — **Oficinas do Quilômetro Três**

— Instalação e montagem de uma plaina de três faces, fabricada pela firma Reimann & Cia., de São Paulo.

— Confecção e montagem de um forno a lenha, para aquecimento de peças miudas.

— Reparação do motor "Deutz" das Oficinas de Pontes do Departamento de Obras Novas, para fornecimento de ar comprimido às Oficinas do Quilômetro Três, cuja reparação compreendeu:

— Substituição dos êmbolos e molas dos cilindros de aspiração;

— Substituição de pinos e buchas;
— Metalação e ajustagem dos mancais do eixo.
— Instalação de luz nos pavilhões A e B, de reparação de vagões, e C e D, de reparação de carros.
— Reparação geral do compressor a vapor "Ingersoll Rand" E-6 A, a qual consistiu, principalmente, no seguinte:
— Retorneamento e encamisamento do cilindro de ar, substituição de suas molas e êmbolos, e modificação de suas válvulas de retenção e admissão.
— Retorneamento do cilindro de vapor, substituição de suas molas e êmbolo.
— Substituição de mancais e bronzes, buchas e pinos de movimento de distribuição.

V — Serviço de Eletricidade

Durante o ano relatado, transcorreram normalmente os serviços de eletricidade, os quais compreendem as usinas geradoras de fôrça e luz, rêdes e instalações de luz, iluminação de locomotivas, carros e carros-motores e a fiscalização da energia elétrica fornecida à Viação Férrea pelas usinas públicas e particulares de diversas localidades.

1. Consumo e custo de energia elétrica

A energia elétrica fornecida pelas usinas, estações transformadoras e grupos conversores da Viação Férrea, para iluminação e fôrça motriz de estações, depósitos e oficinas, atingiu, em 1944 3 144 986 quilovátios-hora, com a despesa total de Cr$ 1.791.863,30 que dá o custo de Cr$ 0,56 para o quilovátio-hora, ou seja Cr$ 0,06 mais do que o custo unitário em 1943, que foi de Cr$ 0,50 por quilovátio-hora.

O consumo, despesa total e custo do quilovátio-hora de energia elétrica para iluminação e fôrça motriz, fornecida pelas usinas, transformadores e conversores da Viação Férrea, em 1944, constam do quadro M-34, a seguir.

Consumo e custo da energia elétrica para iluminação e fôrça motriz

Quadro M-34

USINAS E ESTAÇÕES TRANSFORMADORAS			Utilização da corrente	Consumo de KWh	Despesa	Custo do KWh
LOCALIDADES	MOTOR					
	Tipo	Potência				
		HP			Cr$	Cr$
Santa Maria	Fixo e semi-fixo	200 e 100	Fôrça e luz	797 017	500.734,30	0,63
Quilômetro Três	Fixo e semi-fixo	80, 60 e 100	Fôrça	313 755	232.853,30	0,74
Inspetor Goulart	Locomóvel	15	Luz	18 605	33.041,00	1,77
Cacequí	Semi-fixo	60	Fôrça e Luz	140 044	82.093,00	0,59
Ramiz Galvão	Semi-fixo	60	Fôrça e Luz	143 704	37.104,00	0,26
Ivo Ribeiro	Semi-fixo	48	Fôrça e Luz	141 430	93.880,80	0,66
Bagé	Locomóvel	40	Fôrça e Luz	136 213	85.685,30	0,63
Passo Fundo	Locomóvel	30	Fôrça e Luz	112 635	94.997,00	0,84
Marcelino Ramos	Locomóvel	25	Fôrça e Luz	52 039	46.154,30	0,89
Cerro Chato	Locomóvel	25	Fôrça e Luz	22 677	53.428,60	2,36
Montenegro	Locomóvel	25	Fôrça e Luz	55 205	39.764,50	0,72
Cruz Alta	Locomóvel	40	Fôrça e Luz	95 802	57.368,30	0,60
Jacuí	Locomóvel	25	Fôrça e Luz	26 846	50.206,40	1,87
Silo	Explosão	9	Fôrça e Luz	6 726	4.117,30	0,61
Rio Grande	Energia Prefeitura	—	Fôrça e Luz	826 868	260.290,00	0,31
Diretor A. Pestana	Cia. Energia E. Rio-Grd.	—	Fôrça e Luz	255 420	120.145,20	0,47
Totais e custo médio do KWh				3 144 986	1.791.863,30	0,56

Observação: — Em **Rio Grande**, existe uma estação transformadora composta de um grupo conversor de 300 HP e um transformador de 600 KWA, para aproveitamento da corrente elétrica, que é fornecida pela usina da Prefeitura, em alta tensão, 2 300 volts.

— Em **Diretor Augusto Pestana**, existe uma estação transformadora de 100 KWA, para aproveitamento da corrente elétrica, que é fornecida pela Cia. Energia Elétrica Rio Grandense, de Pôrto Alegre, em alta tensão, 6 600 volts.

2. TRATAMENTO "DEARBORN"

Devido à grande escassez da fórmula E-1, para o tratamento de água das caldeiras existentes nas usinas de eletricidade da Viação Férrea, pelo sistema "Dearborn", foi grandemente restringido o consumo dêsse desincrustante, durante o ano de 1944 a apenas 76,475 quilos, na importância de Cr$ 473,30, contra 1 244, 150 quilos em 1943, na importância de Cr$ 8.915,60.

3. INSTALAÇÕES DE MOTORES ELÉTRICOS

Em 1944 foram instalados os seguintes motores elétricos:

— 1 motor elétrico de 17,5 HP, nas Oficinas do Departamento de Obras Novas, em Tupanciretã.
— 1 grupo motor-bomba na instalação hidráulica de Junção.
— 1 bomba elétrica no Depósito de Pôrto Alegre.
— 1 grupo motor-bomba na instalação hidráulica de Uruguaiana.
— 1 motor elétrico de 5 HP, no Depósito de Alegrete.

4. INSTALAÇÕES ELÉTRICAS EM EDIFÍCIOS E RÊDES AÉREAS

Foram executadas reformas gerais nas instalações elétricas da Estação de Getúlio Vargas; Escritório Central da 4.ª Secção da Contadoria da Receita em Pôrto Alegre; Depósito de Passo Fundo; Estação de Bagé; 3 casas de moradia de empregados em Cruz Alta, e Estação de Novo Hamburgo.

Foram reparados 49 medidores de corrente elétrica, 4 estufas e 4 ventiladores de 110 e 220 volts.

5. INSTALAÇÕES ELÉTRICAS EM LOCOMOTIVAS

Foram procedidas reparações gerais das instalações e turbinas e transferências de instalações em 312 locomotivas, assim distribuídas:

— Oficinas de Santa Maria 61
— Oficinas de Rio Grande 53
— Depósito de Santa Maria 54

— Depósito de Rio Grande	42
— Depósito de Diretor Augusto Pestana	102
Total	312

Além dessas foram executadas 1 069 pequenas reparações nas instalações elétricas de diversas locomotivas.

6. INSTALAÇÕES ELÉTRICAS EM CARROS

Foram executadas instalações elétricas novas, com dínamos e baterias, em 5 carros de aço construídos nas Oficinas de Rio Grande, sendo dois dormitórios ns. 193 e 194 e 3 carros de 2.ª classe, ns. 381, 382 e 384.

As reparações executadas, constaram de:

— Reparação das instalações da caixa, estrado e aparelhamento elétrico:		
— Rio Grande	38	
— Quilômetro Três	70	108
— Reparação geral do aparelhamento elétrico:		
— Santa Maria	104	
— Rio Grande	40	
— Quilômetro Três	56	200
Total		308

7. INSTALAÇÕES ELÉTRICAS EM CARROS-MOTORES E AUTOMÓVEIS DE LINHA

Foram procedidas reparações gerais nas instalações elétricas de 33 carros-motores e 13 automóveis de linha, no total de 46 veículos dos quais 6 carros-motores e 13 automóveis de linha na secção de eletricidade de Santa Maria e 27 carros-motores na secção de eletricidade de Rio Grande.

8. BOMBAS ELÉTRICAS

Em 31 de dezembro de 1944, era de 58 o número de bombas elétricas existentes em diversas instalações elétricas, Oficinas e depósitos.

9. MÁQUINAS A VAPOR E DE EXPLOSÃO

A existência, em 31 de dezembro de 1944, de máquinas a vapor e de explosão, nas usinas e diversos serviços da Viação Férrea, era de 56, conforme discriminação que segue:

— Máquinas fixas	3
— Máquinas semi-fixas	8
— Locomóveis a vapor	26
— Máquinas a explosão	19
	56

10. SECÇÃO DE GALVANOPLASTIA

A produção da Secção de Galvanoplastia, durante o ano, constou de niquelagem de 5 702 peças e polimento de 2 279 peças diversas de locomotivas, carros, carros-motores e automóveis de linha.

11. TRABALHOS FOTOGRÁFICOS

Foram extraídas 172 cópias de fotografias diversas.

VI — Tração

O movimento verificado nos serviços da Tração, durante o ano de 1944, foi o seguinte:

1. DESPESA

A despesa com a reparação do material rodante, no que se refere aos serviços a cargo da Tração, atingiu o total de Cr$ 12.097.860,30, sendo Cr$ 5.038.608,80 de pessoal e ..... Cr$ 7.059.251,50 de material.

A discriminação, por contas, e o comparativo da despesa de 1944 com a de 1943, constam do quadro M-35, seguinte.

2. LOCOMOTIVAS

a — Situação de locomotivas

A situação geral das locomotivas, em 31 de dezembro de 1944, era a seguinte:

Em tráfego:

Em bom estado	173	
Em regular estado	73	
Em mau estado	27	273

Imobilizadas nos depósitos:

Em reparação intermediária	2	2

Imobilizadas nas oficinas:

Em reparação	28	
Aguardando reparação	—	
Aguardando baixa	—	28
Total		303

As 273 locomotivas em serviço, em 31 de dezembro de 1944, estavam assim distribuídas:

Em trens de viajantes	46
Em trens mistos	7
Em trens de carga	114
Em trens de lastro	35
Em trens de lenha	17
Em trens de carvão	3
Em trens de manobras	41
Em reserva	5
Alugadas	5
Total	273

Demonstrativo das despesas de pessoal e material nos serviços da Tração, durante o ano de 1944, comparada com 1943

Quadro M-35

CONTAS		DESPESA EM 1944			Despesas em 1943	Diferença em 1944
Número	ESPECIFICAÇÕES	Pessoal	Material	Total		
		Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
2 201	Conservação das máquinas para estações e sub-estações de energia elétrica	—	280,80	280,80	22,20	+ 258,60
2 202	Reparação de locomotivas	2.913.562,00	3.530.315,80	6.443.877,80	6.002.461,70	+ 441.416,10
2 204	Reparação de automotrizes ...	126.816,40	137.561,50	264.377,90	211.480,80	+ 52.897,10
2 205	Reparação de vagões	987.374,30	2.430.273,80	3.417.648,10	2.771.766,00	+ 645.882,10
2 206	Reparação de carros	545.250,60	884.019,20	1.429.269,80	1.012.172,60	+ 417.097,20
2 208	Reparação do material rodante em serviço da Estrada	465.605,50	76.800,40	542.405,90	513.759,50	+ 28.646,40
2 209	Reparação do material auxiliar do tráfego	—	—	—	1.069,30	— 1.069,30
	TOTAL	5.038.608,80	7.059.251,50	12.097.860,30	10.512.732,10	+ 1.585.128,20
	MÉDIA MENSAL	419.884,00	588.271,00	1.008.155,00	876.061,00	+ 132.094,00

OBSERVAÇÃO: Não estão incluídas as despesas referentes a "Administração Geral" e "Despesas não especificadas" que foram incluídas nas Despesas do Departamento de Mecânica.

b — **Percurso simples das locomotivas**

Durante o ano de 1944, o percurso simples das locomotivas atingiu 14 419 972,6 quilômetros, com um aumento, portanto de 38 853,7 quilômetros, sôbre o percurso do ano anterior que foi de 14 381 118,9, conforme comparativo constante do quadro a seguir:

Quadro M-36

TRENS	PERCURSOS		Diferenças em 1944
	1944	1943	
	Km	Km	Km
Viajantes	2 429 254,3	2 427 770,8	+ 1 483,5
Especiais de viajantes	106 639,7	100 490,8	+ 6 148,9
Mistos	251 354,8	229 884,5	+ 21 470,3
Carga	4 716 394,5	4 937 604,3	— 221 209,8
Animais	418 775,7	438 911,2	— 20 135,5
Construção — Fundo de Melhoramentos	33 975,3	50 860,7	— 16 885,4
Inspeção	66 334,8	73 637,4	— 7 302,6
Lastro	366 073,9	343 823,6	+ 22 250,3
Transporte de lenha	493 353,2	512 025,4	— 18 672,2
Socôrro	21 224,3	15 181,3	+ 6 043,0
Dupla tração	272 223,9	215 596,8	+ 56 627,1
Escoteiras	352 964,1	374 346,0	— 21 381,9
Manobras	4 192 639,8	3 943 998,4	+ 248 641,4
Sob pressão	698 764,3	716 987,7	— 18 223,4
TOTAIS	14 419 972,6	14 381 118,9	+ 38 853,7

c — **Percurso médio das locomotivas**

O percurso médio das locomotivas em serviço, em 1944, em comparação com o percurso médio das locomotivas em serviço no ano anterior, foi o seguinte:

Quadro M-37

DESIGNAÇÃO	1944	1943	Diferenças em 1944
Número médio mensal de locomotivas em serviço excetuando-se as imobilizadas	273	274	— 1
	Km	Km	Km
Percurso anual das locomotivas	14 419 972,6	14 381 118,9	+ 38 853,7
Percurso médio mensal das locomotivas	1 201 664,4	1 198 426,5	+ 3 237,8
Percurso médio anual de uma locomotiva	52 820,4	52 412,8	+ 407,6
Percurso médio mensal de uma locomotiva	4 401,7	4 367,7	+ 34,0
Percurso médio diário de uma locomotiva	146,7	145,5	+ 1,2

d — Percurso das locomotivas e veículos nos últimos 5 anos

Quadro M-38

A N O S	Locomotivas	Veículos	Relação entre o percurso dos veículos e das locomotivas
	Km	Km	
1944	14 419 972,6	90 079 671	6,24
1943	14 381 118,9	88 843 610	6,17
1942	14 178 833,2	87 825 236	6,19
1941	12 578 107,4	76 238 686	6,06
1940	13 241 888,7	82 964 400	6,26

3. CARROS

a — Situação dos carros

Dos 313 carros existentes em 31 de dezembro de 1944, estavam a disposição do tráfego 295 e achavam-se imobilizados 18, assim discriminados:

Em tráfego:

Em bom estado	273	
Em regular estado	19	
Em mau estado	3	295

Imobilizados nas Oficinas

Em reparação	10	
Aguardando reparação	8	18
Total		313

4. CARROS-MOTORES

a — Situação dos carros-motores

Em 31 de dezembro de 1944, dos 24 carros-motores existentes na Viação Férrea, estavam a disposição do tráfego 21 e achavam-se imobilizados nas Oficinas, 3, assim discriminados:

Em tráfego:

Em bom estado	5	
Em regular estado	10	
Em mau estado	6	21

Imobilizados nas Oficinas

Em reparação	3
Total	24

b — **Percurso dos carros-motores**

O percurso dos carros-motores, durante o ano de 1944, foi de 457 373,500 quilômetros, contra 187 226,600 quilômetros em 1943, ou seja um aumento de 270 146,900 quilômetros no ano relatado.

c — **Consumo de gasolina e óleos lubrificantes**

O consumo de gasolina e óleos lubrificantes nos carros-motores, durante o ano de 1944, comparado com o ano de 1943, consta do quadro seguinte:

Quadro M-39

ANOS	GASOLINA		LUBRIFICANTES	
	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância
	Litros	Cr$	Litros	Cr$
1944	212 352,0	383.632,10	5 879.6	30.875,70
1943	103 541,9	210.500.00	4 551.3	23.484,80
Diferenças em 1944 ..	+ 108 810,1	+ 173.132,10	+ 1 328,3	+ 7.390,90

5. COMBUSTÍVEIS

a — **Despesa e consumo de combustíveis**

A despesa com os combustíveis consumidos em todos os Departamentos da Viação Férrea, no decurso do ano de 1944, atingiu Cr$ 57.142.278,60, inclusive a importância de ..... Cr$ 1.152.880,00 correspondente à despesa efetuada com o pessoal necessário ao abastecimento dos tênderes.

Excluída a despesa do serviço de abastecimento dos tênderes, o consumo e o custo dos combustíveis, convertidos a carvão estrangeiro, comparados com os de 1943, foram os seguintes:

Quadro M-40

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	Ton	Cr$	Cr$
1944	254 698,8	55.989.398,60	219,80
1943	257 087,2	53.942.468,00	209,80
Diferenças em 1944	— 2 388,4	+ 2.046.930,60	+ 10,00

Houve em 1944, em relação a 1943, um decréscimo de 2 388,4 toneladas no consumo de combustíveis e um acréscimo de Cr$ 2.046.930,60 na despesa, correspondente ao aumento de Cr$ 10,00 no preço médio dos combustíveis no ano relatado.

Combustíveis consumidos em trens remunerados

Quadro M-41

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	Ton	Cr$	Cr$
1944	192 096,7	42.250.119,90	219,90
1943	195 109,1	41.106.305,10	210,70
Diferenças em 1944	— 3 012,4	+ 1.143.814,80	+ 9,20

Combustíveis consumidos em trens não remunerados

Quadro M-42

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	Ton	Cr$	Cr$
1944	43 691,8	9.346.070,40	213,90
1943	43 563,8	9.018.706,00	207,00
Diferenças em 1944	+ 128,0	+ 327.364,40	+ 6,90

Combustíveis consumidos em trens em geral

Quadro M-43

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	Ton	Cr$	Cr$
1944	235 788,5	51.596.190,30	218,80
1943	238 672,9	50.125.011,10	210,00
Diferenças em 1944	— 2 884,4	+ 1.471.179,20	+ 8,80

As quantidades totais e as importâncias dos combustíveis consumidos, por espécie, em 1944 e 1943, estão mencionados no quadro seguinte:

Consumo e custo de combustíveis, por espécie, em todos os Departamentos da Viação Férrea, em 1944, comparados com os de 1943

Quadro M-44

ESPÉCIE DE COMBUSTÍVEIS	1944			1943		
	Quantidade	Custo médio	Custo total	Quantidade	Custo médio	Custo total
	Ton	Cr$	Cr$	Ton	Cr$	Cr$
Carvão briquete	1 416,922	277,60	393.361,50	379,177	267,60	101.460,50
Carvão cardif	—	—	—	—	—	—
Carvão coque	593,176	1.683,80	998.811,50	562.470	1.786,00	1.004.595,40
Carvão de forja	19,694	245,40	4.832,30	22,841	244,40	5.581,30
Carvão Nacional — São Jerônimo	405 475,490	98,50	39.937.498,30	412 439,100	101,00	41.643.520,10
Carvão Nacional — Rio Negro	8 772,405	20,00	175.310,70	4 023,146	20,10	80.781,70
	m³			m³		
Lenha	808 136,500	17,20	13.884.282,00	831 144,000	12,70	10.530.157,80
Nós de pinho	18 468,500	32,20	595.302,30	19 270,000	29,70	571.371,20
Total convertido em carvão estrangeiro	254 698,766	219,82	55.989.398,60	257 087,119	209,82	53.942.468,00

NOTA: — No custo total, acima, não estão incluídas as despesas efetuadas com o pessoal para o abastecimento dos tênderes. Adicionadas essas importâncias, teremos, as seguintes cifras totais:

Custo total em 1944: Cr$ 55.989.398,60 + 1.152.880,00 = Cr$ 57.142.278,60
Custo total em 1943: Cr$ 53.942.468,00 + 982.657,20 = Cr$ 54.925.125,20

Preços médios anuais dos combustíveis, por unidade, inclusive as despesas de transporte e descarga nos pontos de fornecimento, desde 1935

Quadro M-45

ANOS	Carvão briquete	Carvão coque	Carvão forja	Carvão nacional		Lenha	Nós de pinho
				S. Jerônimo	Rio Negro		
	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
1944	277,60	1.683,80	245,40	98,50	20,00	17,20	32,20
1943	267,60	1.786,00	244,40	101,00	20,10	12,70	29,70
1942	262,10	1.263,10	282,20	77,50	20,00	11,00	21,60
1941	266,40	645,10	253,80	63,40	20,00	10,70	19,40
1940	227,70	391,80	240,80	62,10	—	10,70	21,20
1939	206,20	325,60	233,40	56,60	—	9,80	18,60
1938	216,40	226,70	169,30	57,10	—	9,70	17,20
1937	154,40	151,80	139,00	56,60	—	9,10	16,80
1936	129,00	120,00	121,50	55,70	—	8,90	13,80
1935	97,80	111,30	108,20	58,60	—	9,00	14,20

Consumo e custo de combustíveis por espécie e por natureza do serviço, no Departamento de Transporte, (Tração) nos demais Departamentos e em conta de Melhoramentos, durante o ano de 1944

Quadro M-46

NATUREZA DO SERVIÇO	CARVÃO COQUE		CARVÃO DE FORJA		CARVÃO BRIQUETE	
	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância
COMBUSTÍVEIS EMPREGADOS NO SERVIÇO DE TRENS	Ton	Cr$	Ton	Cr$	Ton	Cr$
Trens remunerados	—	—	—	—	1 323,669	367.494,10
Abastecimento dos tênderes	—	—	—	—	—	—
COMBUSTÍVEIS EMPREGADOS EM OUTROS SERVIÇOS DE TRANSPORTE						
Abastecimento das estações	0,280	378,90	3,085	757,10	—	—
Motores dos depósitos	—	—	0,180	44,80	26,778	7.436,30
Fornecimentos diversos às locomotivas	—	—	1,945	475,00	26,731	7.412,20
Instalações hidráulicas	—	—	—	—	—	—
Total debitado ao Departamento de Transporte	0,280	378,90	5,210	1.276,90	1 377,178	382.342,60
COMBUSTÍVEIS DEBITADOS A OUTROS DEPARTAMENTOS						
Ao Departamento de Contrôle e Finanças						
Trens da Diretoria	—	—	—	—	4.680	1.290,50
Trens de Pagadores	—	—	—	—	6.924	1.913,90
Trens de transporte de carvão e lenha	—	—	—	—	6,230	1.730,00
Guindastes, particulares etc.	590,485	994.785,40	5,590	1.369,80	—	—
Ao Departamento de Mecânica						
Motores das oficinas	—	—	0,800	196,20	6,958	1.932,20
Material rodante	—	—	1,770	435,00	—	—
Ao Departamento de Via Permanente						
Trens em serviço da linha	—	—	—	—	5,892	1.636,20
Oficinas de residências	—	—	2,086	512,00	0,110	30,50
Conta de Melhoramentos	2,410	3.647,20	4,238	1.042,40	8,950	2.485,60
Total de outros Departamentos	592,896	998.432,60	14,484	3.555,40	39.744	11.018,90
TOTAL GERAL	593,176	998.811,50	19,694	4.832,30	1 416,922	393.361,50

Consumo e custo de combustíveis por espécie e por natureza do serviço, no Departamento de Transporte, (Tração) nos demais Departamentos e em conta de Melhoramentos, durante o ano de 1944

Quadro M-46 A

NATUREZA DO SERVIÇO	CARVÃO NACIONAL				LENHA	
	SÃO JERÔNIMO		RIO NEGRO			
	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância
	Ton	Cr$	Ton	Cr$	Ton	Cr$
COMBUSTÍVEIS EMPREGADOS NO SERVIÇO DE TRENS						
Trens remunerados	325 573,990	32.019.223,70	3 844,544	76.839,70	542 435,000	9.323.984,16
Abastecimento dos tênderes	—	—	—	—	—	—
COMBUSTÍVEIS EMPREGADOS EM OUTROS SERVIÇOS DO DEPART. DE TRANSPORTE						
Abastecimento das estações	—	—	—	—	—	—
Motores dos depósitos	3 014,410	287.644,60	849,983	16.991,80	36 837,000	644.617,00
Fornecimentos diversos às locomotivas	31 602,280	3.133.119,10	1 818,716	36.330,60	51 745,500	873.118,20
Instalações hidráulicas	1 265,900	120.673,10	649,045	12.975,60	32 278,000	556.983,40
Total debitado ao Departamento de Transporte	361 456,580	35.560.660,50	7 162,288	143.137,70	663 295,500	11.398.702,70
COMBUSTÍVEIS DEBITADOS A OUTROS DEPARTAMENTOS						
Ao Departamento de Contrôle e Finanças						
Trens da Diretoria	298,700	28.816,70	—	—	447,000	7.796,30
Trens de Pagadores	1 017,180	98.934,00	—	—	2 436,000	41.523,30
Trens de transporte de carvão e lenha	23 812,970	2.387.026,30	242,856	4.855,20	51 571,500	890.679,20
Guindastes, particulares etc.	785,600	74.364,00	49,529	988,90	23 592,500	386.900,20
Ao Departamento de Mecânica						
Motores das oficinas	4 423,890	423.518,20	—	—	23 067,500	408.152,90
Material rodante	309,000	30.831,80	94,060	1.881,20	552,000	9.464,50
Ao Departamento de Via Permanente						
Trens em serviço da linha	11 731,870	1.173.687,00	1 162,822	23.231,70	32 245,000	549.227,00
Oficinas de residências	72,550	6.331,30	60,850	1.216,00	2 557,000	45.539,80
Conta de Melhoramentos	1 567,150	153.328,50	—	—	8 372,500	146.296,10
Total de outros Departamentos	44 018,910	4.376.837,80	1 610,117	32.173,00	144 841,000	2.485.579,30
[illegible]	405 475,490	39.937.498,30	8 772,405	175.310,70	808 136,500	13.884.282,00

porte, (Tração) nos demais Departamentos e em conta de Melhoramentos, durante o ano de 1944

Quadro M-46 B

NATUREZA DO SERVIÇO	NÓS DE PINHO		Importância dos combustíveis	Pessoal	Total
	Quantidade	Importância			
COMBUSTÍVEIS EMPREGADOS NO SERVIÇO DE TRENS	m³	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Trens remunerados	14 286,500	462.578,30	42.250.119,90	—	42.250.119,90
Abastecimento dos tênderes	—	—	—	986.071,00	986.071,00
COMBUSTÍVEIS EMPREGADOS EM OUTROS SERVIÇOS DO DEPART. DE TRANSPORTE					
Abastecimento das estações	—	—	1.136,00	—	1.136,00
Motores dos depósitos	180,000	5.952,60	962.687,10	—	962.687,10
Fornecimentos diversos às locomotivas	953,000	30.707,10	4.081.162,20	—	4.081.162,20
Instalações hidráulicas	—	—	690.632,10	—	690.632,10
Total debitado ao Departamento de Transporte	15 419,500	499.238,00	47.985.737,30	986.071,00	48.971.808,30
COMBUSTÍVEIS DEBITADOS A OUTROS DEPARTAMENTOS					
Ao Departamento de Contrôle e Finanças					
Trens da Diretoria	13,000	412,10	38.315,60	734,40	39.050,00
Trens de Pagadores	13,000	430,30	142.801,50	2.794,80	145.596,30
Trens de transporte de carvão e lenha	1 912,000	60.191,10	3.344.481,80	64.878,80	3.409.360,60
Guindastes, particulares etc.	11,500	330,40	1.458.738,00	—	1.458.738,70
Ao Departamento de Mecânica					
Motores das oficinas	—	—	833.799,50	3.484,70	837.284,20
Material rodante	—	—	42.612,50	—	42.612,50
Ao Departamento de Via Permanente					
Trens em serviço da linha	1 009,500	34.700,40	1.782.482,30	90.744,10	1.873.226,40
Oficinas de residências	—	—	53.629,60	—	53.629,60
Conta de Melhoramentos	—	—	306.799,80	4.172,20	310.972,00
Total de outros Departamentos	3 049,000	96.064,30	8.003.661,30	166.809,00	8.170.470,30
TOTAL GERAL	18 468,500	595.302,30	55.989.398,60	1.152.880,00	57.142.278,60

Consumo e importância de combustíveis convertidos a carvão estrangeiro, nos serviços dos trens e resultados por unidade de tráfego, nos últimos 15 anos

Quadro M-47

ANOS	CARVÃO CONSUMIDO			Percursos dos trens e das locomotivas-quilômetros	Toneladas-quilômetro brutas	CONSUMO		CUSTO	
	Quantidade	Importância	Preço unitário			Por locomotiva e trem-Quilômetro	Por 1000 ton-km quilômetro brutas	Por locomotiva e trem-Quilômetro	Por 1000 ton-km quilômetro brutas
	Ton	Cr$	Cr$	Km	Ton-Km	Kg	Kg	Cr$	Cr$
1944..	235 788,5	51.596.190,30	218,82	14 419 973	2 311 131 194	16,3	102,0	3,66	22,32
1943..	238 672,9	51.107.668,30	214,13	14 381 119	2 267 840 236	16,6	105,2	3,55	22,53
1942..	233 208,9	40.202.320,60	172,40	14 178 833	2 191 889 280	16,4	106,3	2,80	18,34
1941..	197 622,3	27.764.271,55	140,49	12 578 107	1 803 585 179	15,7	109,5	2,21	15,39
1940..	215 107,3	30.631.852,16	142,40	13 241 889	1 963 498 387	16,2	109,5	2,31	15,60
1939..	201 120,5	28.827.191,52	143,33	12 674 655	1 885 340 194	15,9	106,6	2,27	15,29
1938..	193 869,6	29.495.313,98	152,14	12 580 156	1 757 864 615	15,4	110,2	2,34	16,78
1937..	172 701,0	22.705.349,56	131,47	11 850 013	1 620 686 459	14,6	106,5	1,92	14,01
1936..	150 478,5	18.556.924,68	123,32	11 109 356	1 486 670 339	13,5	101,2	1,67	12,48
1935..	147 735,5	17.837.394,37	120,74	11 287 478	1 468 323 485	13,1	100,6	1,58	12,15
1934..	140 397,5	15.928.896,43	113,46	10 876 930	1 373 536 420	12,9	102,2	1,46	11,60
1933..	125 641,4	14.207.536,92	113,08	10 159 911	1 231 509 627	12,4	102,0	1,40	11,54
1932..	118 361,5	13.451.670,70	113,65	9 683 409	1 109 732 845	12,2	106,6	1,39	12,12
1931..	121 813,2	16.235.361.57	133,28	9 890 925	1 112 527 745	12,3	109,4	1,64	14,59
1930..	133 906,5	14.832.268,12	110,77	10 269 950	1 139 604 318	13,0	117,5	1,44	13,02

OBSERVAÇÃO: — Na importância do carvão consumido estão incluídas a lenha e nó de pinho destruídos por incêndio. Não está incluída a despesa com pessoal para abastecimento dos tênderes, que foi de Cr$ 1.152.880,00

b — **Contrato para fornecimento de carvão nacional**

Em 10 de julho de 1937, foi celebrado contrato entre a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, para o fornecimento mensal de 21 000 toneladas de carvão nacional, pelo prazo de 10 anos, a partir de 1.º de maio de 1937.

A 23 de novembro de 1938, foi lavrado, entre as partes acima mencionadas, um termo aditivo ao contrato já referido, pelo qual o Consórcio se obrigava a fornecer, a mais, mensalmente, até 8 000 toneladas a partir de 1.º de setembro de 1938 e 4 000 toneladas a partir da data em que começasse a produzir o poço n.º 5 da Companhia de Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo, tendo a Viação Férrea preferência nessa produção.

Posteriormente, por Decretos-Leis nrs. 4 613, de 25 de agôsto de 1942, e 5 964, de 3 de novembro de 1943, do Govêrno Federal, foi regulado o modo de ser fixado o preço dêsse combustível, cuja distribuição, nos têrmos dos referidos decretos, ficou a cargo da Comissão de Marinha Mercante.

Finalmente, por Decreto-Lei n.º 6 771, de 7 de agôsto de 1944, o Govêrno Federal atribuiu ao Coordenador da Mobilização Econômica a distribuição de todo o carvão mineral extraído no País e estabeleceu as bases para a fixação do preço desse combustível, nas diversas regiões produtoras.

6. LUBRIFICANTES

a — **Óleos lubrificantes**

Continuou em vigor, sem alteração até 13 de setembro do ano relatado, o contrato celebrado a 13 de dezembro de 1940, entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brasil, para o fornecimento de óleos lubrificantes para locomotivas, tênderes e vagões, pelos períodos prorrogáveis de um ano, a contar de 1.º de julho de 1941.

A 14 de setembro de 1944, foi celebrado novo têrmo de contrato, entre as partes acima mencionadas para o fornecimento de óleos lubrificantes para locomotivas, tênderes, carros e vagões, necessários ao consumo da Viação Férrea durante 12 meses, aproximadamente.

O consumo e custo total dos óleos lubrificantes em 1944 e 1943, comparativamente, constam dos quadros M-49 e 50.

b — **Enchimento**

O óleo empregado na fabricação de enchimento é do tipo C (Standard Car Oil Heary) e já está incluído nos demonstrativos sôbre o consumo de lubrificantes por espécie.

O consumo de enchimento nas locomotivas, tênderes e veículos em tráfego, em 1944, consta do quadro seguinte:

Quadro M-48

DESIGNAÇÃO	Quantidade	Importância	Custo unitário
	Kg	Cr$	Cr$
Nas locomotivas e tênderes	65 410,0	139.486,60	2,13
Nos carros e vagões ...	109 746,0	233.624,50	2,13
Totais	175 156,0	373.111,10	—

c — **Graxa para lubrificação de truques**

O consumo de graxa especial para lubrificação de truques (center plate), durante o ano de 1944, atingiu 2 280 quilos, na importância de Cr$ 7.864,10, correspondente ao preço de Cr$ 3,40 ao quilo.

d — **Estôpa**

O consumo de estôpa nova, para fabricação de enchimento, foi de 76 315 quilos na importância de Cr$ 188.159,50. O consumo de estôpa para limpeza, foi de 30 359 quilos, na importância de Cr$ 44.948,10.

e — **Óleo de limpeza**

O consumo de óleo de limpeza recuperado foi de 69 979,5 litros, na importância de Cr$ 76.251,40 e o consumo de óleo de limpeza novo foi de 70 litros, na importância de ..... Cr$ 217,40.

Consumo, custo total e preço médio unitário dos lubrificantes (óleos A, B e C) nas locomotivas e veículos em 1944 e 1943

Quadro M-49

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE		Diferenças em 1944	PREÇO MÉDIO UNITÁRIO		IMPORTÂNCIA		Diferenças em 1944
	1944	1943		1944	1943	1944	1943	
	L	L	L	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
óleo A	90 254,5	82 975,0	+ 7 279,5	3,64	3,92	328.663,30	325.262,00	+ 3.401,30
óleo B	125 228,0	140 163,0	— 14 935,0	2,28	2,19	268.223,90	306.955,00	— 38.731,10
óleo C	138 130,0	96 486,0	+ 41 644,0	2,39	2,11	330.953,90	203.982,10	+ 126.971,80
óleo recuperado ..	60 854,0	47 664,0	+ 13 190,0	0,38	0,37	23.124,50	17.503,20	+ 5.621,30
Totais	414 466,5	367 288,0	+ 47 178,5	—	—	950.965,60	853.702,30	+ 97.263,30

Consumo, preço médio unitário e custo total dos lubrificantes (óleos A, B e C e recuperado) na Viação Férrea em 1944 e 1943

Quadro M-50

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE		Diferenças em 1944	PREÇO MÉDIO UNITÁRIO		IMPORTÂNCIA		Diferenças em 1944
	1944	1943		1944	1943	1944	1943	
	L	L	L	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
óleo A	111 408,0	107 359,0	+ 4 049,0	3,64	3,92	405.978,80	420.845,90	— 14.867,10
óleo B	142 016,0	183 553,0	— 41 537,0	2,29	2,19	324.587,90	401.979,10	— 77.391,20
óleo C	153 927,3	140 699,5	+ 13 227,8	2,39	2,11	368.303,90	303.189,60	+ 65.114,30
óleo recuperado ..	61 100,0	65 701,0	— 4 601,0	0,38	0,37	23.218,00	24.357,30	— 1.139,30
Totais	468 451,3	497 312,5	— 28 861,2	—	—	1.122.088,60	1.150.371,90	— 28.283,30

f — **Graxa para carros-motores**

O consumo de graxa móbil foi de 467,5 quilos, na importância de Cr$ 3.252,00 e o consumo de graxa patente, de 99 quilos, na importância de Cr$ 460,30.

g — **Querosene**

O consumo de querosene nas locomotivas, foi de 11 506 litros na importância de Cr$ 17.339,30.

7. INSPETORIAS DE TRAÇÃO

a — **Prêmios de economia de combustíveis**

Durante o ano de 1944, o prêmio de economia de combustíveis, relativo ao ano de 1943, foi conferido conforme a distribuição seguinte:

MAQUINISTAS

Secções	1.º prêmio
1.ª	— Dorothéo Pereira
2.ª	— Emir Pereira Soares
3.ª	— Universino Gonzaga
4.ª	— Athaide Machado dos Santos
5.ª	— José Marcelino de Oliveira

Secções	2.º prêmio
1.ª	— José Ricardo
2.ª	— Bernardino Guitz
3.ª	— Alencastro Severo
4.ª	— Manoel Pereira
5.ª	— Nicolau Bilicz

Secções	3.º prêmio
1.ª	— Paulo Brazil
2.ª	— José João Ilha
3.ª	— Antonio Pinto
4.ª	— João Orlando dos Anjos
5.ª	— José Lopes

FOGUISTAS

Secções **1.º prêmio**

1.ª — Leoncio Henrique
2.ª — Cacildo Candido Machado
3.ª — Delalindo Rodrigues Severo
4.ª — Manoel Araujo Lacerda
5.ª — Eugenio Godoy da Costa

Secções **2.º prêmio**

1.ª — Adão A. Lima
2.ª — Mathias Lemos
3.ª — Manoel Engrácio
4.ª — Santo Dario Lemos
5.ª — Amarante Santo Ribeiro

Secções **3.º prêmio**

1.ª — Cezar Soares
2.ª — Ismael Leopoldo da Costa
3.ª — Manoel Marcellino
4.ª — Izidoro Silva
5.ª — Manoel Severo da Rosa

Êsses prêmios foram entregues com solenidade em Santa Maria, em 20 de dezembro de 1944.

Foram, ainda, entregues os prêmios relativos aos anos de 1942 e 1941, conforme distribuição seguinte:

Relativo ao ano de 1942

MAQUINISTAS

Secções **1.º prêmio**

1.ª — Beraldo Ferreira da Silva
2.ª — João Castro
3.ª — Modesto Gomes Jardim
4.ª — Fidencio Mendes
5.ª — José Lopes

Secções **2.º prêmio**

1.ª — Antonio Jeronimo da Silva
2.ª — João Augusto de Lima
3.ª — Amadeu Vargas
4.ª — Luiz Alcino Colvara
5.ª — Nicolau Billicz

Secções **3.º prêmio**

1.ª — Octavio da Silva
2.ª — João Machado Bittencourt
3.ª — Albino Felipe
4.ª — Antonio Gonçalves
5.ª — Octavio dos Santos Secundino

FOGUISTAS

Secções **1.º prêmio**

1.ª — Leoncio Henrique
2.ª — Achylles Rocha
3.ª — Osmar Senra da Costa
4.ª — Nizio da Silva Mello
5.ª — Dorval Victorino da Silva

Secções **2.º prêmio**

1.ª — Carlos Ghilardi
2.ª — Manoel A. de Oliveira
3.ª — Eimar Nogueira
4.ª — Angelino Pereira
5.ª — Aurestelly Moraes Silva

Secções **3.º prêmio**

1.ª — Francisco Rodrigues da Rosa
2.ª — Alziro José Martins
3.ª — Jorge Amadeu da Rosa
4.ª — Geraldo Martins
5.ª — Olmiro Leal Severo

Relativo ao ano de 1941

MAQUINISTAS

Secções **1.º prêmio**

1.ª — Antonio Lemos Iesbick
2.ª — Deoclecio Granado
3.ª — Enedino Campello
4.ª — Adylles Lopes
5.ª — José Lopes

Secções **2.º prêmio**

1.ª — Victor Machado Pereira
2.ª — João Dias Rillo Filho
3.ª — Lourenço Rodrigues Paz
4.ª — Orosman Modesto Fernandes
5.ª — José Marcellino de Oliveira

Secções **3.º prêmio**

1.ª — João Luiz Medeiros
2.ª — Rosendo da Silva Trindade
3.ª — Amadeu Vargas
4.ª — Waldomiro Jorge
5.ª — Hygino Souza

FOGUISTAS

Secções **1.º prêmio**

1.ª — Oscar Martyr de Aguiar
2.ª — Ricardo Dalla Lana
3.ª — Gentil Alvarez Martinez
4.ª — Coraciol Gomes Soares
5.ª — Auristely Moraes Silva

Secções **2.º prêmio**

1.ª — Leoncio Henrique
2.ª — Adão Alves Flores
3.ª — Marcos Soares de Oliveira
4.ª — Italo Veiga Ardissone
5.ª — Mena Alves de Souza

Secções	3.º prêmio
1.ª	— Mario Demoli
2.ª	— Eduardo Borges do Canto
3.ª	— Modesto Soares
4.ª	— Oscar Lastano de Araujo
5.ª	— Oscar Rodrigues

b — **Emblema de mérito**

A comissão designada para o julgamento dos maquinistas candidatos ao emblema de mérito, relativo ao ano de 1943, foi constituída dos engenheiros Manoel Pereira da Costa, assistente da Tração, José Aleixo Dischinger, inspetor de combustíveis e Alcides Nunes Vieira, inspetor de Tração da 1.ª Secção. Essa comissão deu desempenho ao seu encargo em setembro de 1944, tendo sido contemplados os maquinistas seguintes:

— Alvino Filgueiras de Souza	— da 1.ª Secção, do Depósito de Diretor Augusto Pestana.
— Waldemar Pires	— da 2.ª Secção, do Depósito de Santa Maria.
— Galdino Pedroso	— da 3.ª Secção, do Depósito de Uruguaiana.
— Gomercindo Perucci	— da 4.ª Secção, do Depósito de Rio Grande.
— Clodomiro Carvalho dos Santos	— da 5.ª Secção, do Depósito de Passo Fundo.

c — **Tratamento de águas de alimentação das caldeiras de locomotivas**

O tratamento das águas de alimentação das locomotivas que, por falta das fórmulas Dearborn fôra suspenso nos últimos meses do ano de 1943, foi reiniciado após o recebimento de nova remessa dêsses produtos em junho de 1944.

d — **Transporte de médicos em automóveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões.**

O transporte de médicos em automóveis de linha, reiniciado em janeiro de 1933, continuou a ser feito em 1944, com regularidade.

Êsses veículos, que são de propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões, continuaram a ser reparados pelas Oficinas mecânicas dêste Departamento e conservados e conduzidos pela tração, de acôrdo com o convênio celebrado entre a Viação Férrea e a Junta Administrativa da referida Caixa, correndo, porém, tôdas as despesas por conta da Viação Férrea.

Em 31 de dezembro de 1944, estavam em serviço 9 automóveis de linha, em reparação nas Oficinas 2 e aguardando reparação 1.

e — **Maquinário para os Depósitos:**

Durante o ano relatado, não houve alteração das máquinas ferramentas dos Depósitos de locomotivas.

8. INSPETORIA DO MATERIAL RODANTE

Durante o ano de 1944, esta Inspetoria continuou desempenhando com regularidade as funções que lhe foram atribuídas em novembro de 1943 quando os Postos de Visita de Santa Maria e Pinhal passaram às atribuições da Inspetoria de Tração da 2.ª Secção, ficando a Inspetoria do Material Rodante incumbida da inspeção e contrôle geral dos serviços dos Postos de Visita de tôda rêde.

VII — Registo de Ocorrências

Chefia do Departamento

Em data de 21 de dezembro de 1944, deixou a chefia dêste Departamento de Mecânica, para assumir a do Departamento de Materiais, o engenheiro José Borges de Leão, que vinha dirigindo êste Departamento desde 20 de março de 1941.

A gestão do eng.º José Borges de Leão, neste Departamento, assinalou-se por uma série de medidas administrativas visando intensificar a produção com uma melhor distribuição dos serviços e maior aproveitamento dos materiais disponíveis, graças ao que foi possível se atender as necessidades do tráfego ferroviário, numa época de grande falta de recursos devido à conflagração mundial, que vimos de atravessar.

Designado, por honrosa deferência dessa Diretoria, para responder pelo expediente dêste Departamento durante o im-

pedimento do eng.º Borges de Leão, assumí esta Chefia na mesma data de 21 de dezembro de 1944.

Nenhuma outra ocorrência digna de menção especial se verificou neste Departamento, durante o exercício de 1944.

As atividades decorreram normalmente sem maiores entraves ou impecilhos ao ritmo sempre crescente dos trabalhos, quer da parte do pessoal quer por circunstâncias ou fenômenos estranhos e imprevistos.

VIII — Quadro Administrativo

O quadro administrativo do pessoal superior do Departamento de Mecânica, em exercício a 31 de dezembro de 1944, era o seguinte:

— Chefe do Departamento	— Eng.º João Baptista Leggerini, Assistente, respondendo pela Chefia do Departamento.
— Assistente do Departamento (Chefe da 1.ª Divisão)	— Eng.º Antonio José Gonçalves Chaves.
— Assistente do Departamento (Chefe da 3.ª Divisão)	— Eng.º Manoel Pereira da Costa.
— Chefe de Secção (Técnica)	— Eng.º Oswaldo Lopes da Silva.
— Chefe de Secção (Racionalização e Contrôle)	— Eng.º Rodolfo Dagnino.
— Chefe da Secretaria do Departamento	— Sr. Theodomiro Pimentel.
— Chefe da Secção de Pessoal	— Sr. Mario Avassalo Peirano Ribeiro.
— Chefe da Secção de Desenhos	— Sr. Octacilio de Araujo Engler.
— Chefe da Secção do Patrimônio	— Sr. Vandolim Gomes de Oliveira.
— Chefe das Oficinas de Santa Maria	— Eng.º Marcio Vinicio Lemos Monzani.
— Chefe das Oficinas de Rio Grande	— Sr. João Baptista Lauda.
— Chefe das Oficinas do Quilômetro Três	— Eng.º Walter Pinheiro.
— Chefe do Serviço de Eletricidade	— Eng.º Fernando Abbott Torres.
— Inspetor de Combustível	— Eng.º João Aleixo Dischinger
— Inspetores de Tração	— Eng.º Alcides Nunes Vieira.
	— Eng.º Ney Fortunati Pereira
	— Eng.º Odon Venturi
	— Eng.º Anibal Marques Pffeifer
	— Eng.º Eymard Brum.
— Inspetor do Material Rodante	— Eng.º Jacintho Lopes da Silva.

IX — Considerações Gerais

Tendo em vista os elementos comparativos apresentados nos capítulos anteriores dêste relatório, cumpre a esta chefia fazer um ligiero retrospeto sôbre os resultados dos principais serviços em 1944.

a — **Locomotivas**

1. O total de locomotivas reparadas, de 154 unidades foi menor do que em 1943, quando atingiu 157 unidades. Do total de 1944, foram reparadas 145 locomotivas da Viação Férrea, contra 146 em 1943, portanto, menos uma unidade.

O número de locomotivas reparadas por conta da Viação Férrea, corresponde a 47,8 % sôbre o número de locomotivas existentes em 1944, contra 48,5 % em 1943.

A média mensal de locomotivas reparadas foi de 12 unidades em 1944, contra 12,16 unidades em 1943.

Finalmente, em 1944, foi reparada uma locomotiva a menos do que em 1943, mas as classes das reparações executadas foram mais pesadas.

Daí, pois, o aumento do custo unitário das reparações em 1944, que foi de cêrca de 30 % sôbre o de 1943, sendo 10 % de pessoal e 20 % de material.

2. Entre os principais melhoramentos introduzidos nas locomotivas, destacam-se os seguintes:

— Continuam em andamento a adaptação dos copos das braçagens e puxavantes para lubrificação a graxa nas locomotivas reparadas nas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, num total de 95 locomotivas, em 1944, contra 92 máquinas em 1943. Assim, pois, em 31 de dezembro de 1944, se achavam providas de tal melhoramento, 187 locomotivas das 303 existentes, ou sejam mais de 60 %.

— Foram confeccionados e instalados, na locomotiva n.º 806, dois aparelhos lubrificadores de frisos das rodas.

— Colocadas fornalhas novas, construídas de aço especial, em 5 locomotivas.

— Instalado cinzeiro novo, com registo lateral para armazenamento de cinzas, em 1 locomotiva e

— colocadas novas caixas de fumaça, com dispositivo aperfeiçoado, em 4 locomotivas.

b — **Carros**

1. Durante o ano relatado foi ultimada a construção nas Oficinas de Rio Grande de 6 carros de aço, sendo 2 dormitórios e 4 de 2.ª classe.

Com êsses 6 carros sobe a 18 o número de unidades já construídas constantes do programa de construção de 22 carros de aço, por conta da "Subvenção da União", iniciado em 1941. Ficaram faltando, pois, 4 unidades para se completar o total dos 22 carros programados.

2. A produção em carros reparados em 1944, foi de 104 unidades, todos por conta de custeio do Departamento. Êsse total representa um acréscimo de 8 unidades no número de carros reparados em tôdas as contas em 1943 e de 11 unidades no número de carros reparados por conta de custeio do Departamento, no citado exercício anterior.

A quantidade de carros reparados em 1944, corresponde a 34,32 % do total existente, contra 31,27 % em 1943. A média mensal em 1944, foi de 8,66 contra 8 unidades reparadas em 1943.

Relativamente às classes de reparações executadas, houve aumento de 1 unidade, em pequenas reparações, 10 em reparações médias e 9 em grandes reparações, contra 9 unidades a menos em reparações gerais e igual número de reconstruções.

Logo, as reparações executadas em 1944 foram, em geral mais pesadas do que em 1943. Daí, o fato do custo unitário das reparações em 1944 ter sido maior do de 1943, em cêrca de 22 %, sendo 8 % de pessoal e 14 % de material.

c — **Vagões**

1. A produção total de vagões reparados e construídos foi de 1 317 unidades, contra 1 156 em 1943, ou sejam mais 161 vagões em 1944. Na produção total de 1 317 vagões, estão incluídos 10 vagões plataformas construídos para o serviço de variantes do Departamento de Obras Novas e 10 vagões plataformas construídos para a Estrada de Ferro Jacuí.

2. A quantidade de vagões reparados e reconstruídos em contas do Departamento de Mecânica, foi de 1 277 unidades contra 1 101 em 1943, ou sejam mais 176 unidades em 1944, correspondendo, respectivamente, a 38 % do total de vagões existentes em 1944, contra 32,85 % em 1943. A média

mensal de vagões reparados foi de 106,42 unidades em 1944 contra 91,75 em 1943.

Relativamente às classes de reparações executadas o maior acréscimo se verificou em reparações gerais, com 242 unidades a mais, em 1944.

Finalmente a produção em vagões reparados no ano relatado, foi a maior dentro do quinqüênio e ainda nunca atingida em exercícios passados.

3. O custo médio unitário de vagão reparado por conta do Departamento, teve um acréscimo de cêrca de 18 % sôbre o de 1943, sendo 17 % de material e 1 % de pessoal.

d — **Carros-motores e automóveis de linha**

Foram reparados em 1944, 6 carros-motores, contra 5 unidades em 1943 e 17 automóveis de linha, contra 24 em 1943.

O custo médio unitário de carro-motor reparado foi cêrca de 30 % mais do que em 1943, sendo 10 % de pessoal e 20 % de material. O custo médio unitário dos automóveis de linha reparados em 1944 teve um acréscimo de 29 % sôbre o de 1943, sendo 25 % de material e 4 % de pessoal.

e — **Produção industrial**

Houve aumento em 1944, em relação a 1943, nas quantidades de ferro e bronze fundidos, de metal patente comum e na metalação de peças de bronze, bem como na quantidade de outros serviços executados para os Departamentos de Materiais e da Via Permanente e para Terceiros. Sòmente as quantidades de aço fundido e de metal patente combinado foram inferiores à produção de 1943, isso mesmo em pequenas proporções.

O custo unitário da produção apresentou oscilações, a maioria das quais foi para menos, na parte relativa ao custo de mão de obra.

f — **Serviço de Eletricidade**

Além dos trabalhos de construção, reparação e conservação das instalações, usinas e rêdes elétricas de tôda a Viação Férrea, confecção e reparação de peças e aparelhos, contrôle de consumo e custo de energia e outras atribuições inerentes, com crescente desenvolvimento em 1944, planejou estê

importante Serviço um programa de grandes realizações e iniciativas, dentre as quais se destacam as seguintes:

— Projeto da Central Termoelétrica para Santa Maria, já em início com a abertura da concorrência para a aquisição do respectivo maquinário.

— Foi apresentado pelo Eng.º Chefe dêsse Serviço a esta Chefia, um trabalho sob o título "ESTUDO DO PROBLEMA A SUBIDA DO PINHAL", em que focaliza a possibilidade e conveniência da introdução da tração elétrica entre Santa Maria e Pinhal, como solução técnico-econômica mais aconselhável ao transporte ferroviário naquele trecho.

Finalmente, a sinalização elétrica para manobras, em montagem no recinto de Cruz Alta, é mais um campo de ação importante para o Serviço de Eletricidade, que adquirirá nesta primeira instalação, os conhecimentos necessários ao posterior emprêgo dêsse sistema em outras estações da Viação Férrea, com as peculiaridades adequadas à natureza dos serviços, em cada caso.

g — **Medidas administrativas**

As principais medidas de ordem administrativa, postas em prática em 1944, constaram de 36 cartas, dando instruções e fixando diretrizes a serem observadas na execução dos diversos trabalhos a cargo dêste Departamento.

Com essas providências e as recomendações anteriores, sôbre contrôle, racionalização e distribuição dos serviços de reparação do material rodante e de tração, foi possível se obter uma maior e melhor produção nos diversos setores de atividade dêste Departamento de Mecânica.

Encerrando êste relatório, apraz-me deixar aquí consignada a colaboração eficiente, leal e dedicada que teve esta Chefia de parte de todos os seus auxiliares e empregados do Departamento, durante mais êste árduo e afanoso ciclo de atividade funcional, ao serviço da Viação Férrea.

Agradeço, outrossim, a essa digna Diretoria, a honrosa e desvanecedora confiança em mim depositada, bem como o incentivador apôio que se dignou sempre me dispensar na direção dêste Departamento.

Pôrto Alegre, outubro de 1945.

a.) **João Baptista Leggerini**
Eng.º Chefe do Departamento de Mecânica.

DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE

Índice da matéria contida no Relatório:

Páginas

I — EXTENSÃO DAS LINHAS E RAMAIS 239
Alterações nas linhas e desvios da Rêde 242
II — TRILHOS E ACESSÓRIOS
1. Tipos de trilhos existentes na Rêde 244
2. Trilhos substituídos por fratura 245
3. Recorte de trilhos nas extremidades 247
4. Substituição de trilhos 247
5. Necessidade da aquisição de trilhos novos e mais pesados 252
6. Extensão do 3.º trilho 252
7. Aparelhos de desvio 253
III — EMPRÊGO DE DORMENTES
1. Emprêgo de dormentes de todos os tipos, nas diferentes linhas, ramais e Inspetorias de Linha 255
2. Despesas com a substituição de dormentes e respectivo custo médio unitário 256
IV — TRENS DE LASTRO 256
V — ESTATÍSTICAS DOS TRABALHOS DE CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE NAS DIFERENTES LINHAS, RAMAIS E INSPETORIAS DE LINHA 262
VI — OBRAS DE ARTE 264
VII — EDIFÍCIOS 265
VIII — INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS 266
IX — CUSTO QUILOMÉTRICO DO PERCURSO DOS AUTOS DE LINHA 270
X — BALANÇAS DE PESAR VAGÕES 271
XI — BRETES E RAMPAS DE EMBARQUE DE ANIMAIS 272

Páginas

XII — GIRADORES 274
XIII — TRIÂNGULOS E PÊRAS DE REVERSÃO 275
XIV — MATERIAIS E ACESSÓRIOS DA LINHA
1. Empregados em 1944 277
2. Reempregados em 1944 278
XV — LASTRO DA LINHA
1. Com pedra britada 279
2. Com terra e outros materiais 279
Situação do lastro em 1944 281
XVI — DESPESAS DO DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE
1. Conta de Custeio 282
2. Conta de Capital 286
XVII — TRABALHOS ELABORADOS PELA SECÇÃO TÉCNICA 288
XVIII — PESSOAL DESLIGADO DO SERVIÇO POR APOSENTADORIA OU FALECIMENTO 289
XIX — MOVIMENTO DA SECRETARIA E DA SECÇÃO DE CONTAS 289
XX — QUADRO ADMINISTRATIVO DO DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE 291
XXI — REGISTO DE OCORRÊNCIAS 292

DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE

Sr. Diretor.

Tenho a honra de apresentar-vos o relatório dos trabalhos executados pelo Departamento da Via Permanente, durante o exercício de 1944:

I — Extensão das Linhas e Ramais

A extensão da Rêde, em 31 de dezembro de 1944, era de

3 576,394 quilômetros.

Com a inclusão, porém, da extensão de

12,193 quilômetros

de linha dupla, aquêle total atingiu

3 588,587 quilômetros.

Comparado êsse total, com o de 31 de dezembro do ano anterior (1943), computado em

3 590,926 quilômetros,

verifica-se uma diferença para menos de

2,339 quilômetros.

O quadro V-1, que logo adiante se encontra, apresenta tôdas as linhas e ramais, com as respectivas extensões, assim como das linhas duplas, dos desvios pertencentes à Rêde, dos

concedidos a particulares, compreendidos em cada um daquêles trechos da Rêde.

Num exame do quadro V-1, constata-se ter havido, no decurso de 1944, um aumento de 599,8 metros nos desvios destinados aos serviços internos da Rêde.

Acréscimo muito maior (8 390 metros), operou-se com os desvios concedidos a particulares.

Entre êstes, de construção recente, destacam-se:

— o que serve às Minas de Rio Negro, na linha Cacequí-Rio Grande, com 2 820 metros;

— os de utilização pelo Frigorífico Anglo Pelotense, em número de 4, no ramal de Pelotas Fluvial, com 1 757 metros;

— e o de 1 607,30 metros, para o Instituto Sul Rio-grandense de Carnes, no Km 97 da linha Santa Maria - Marcelino Ramos.

Extensão total da Rêde em 31-12-1944

Quadro V-1

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Linha principal - metros -	Linha dupla - metros -	DESVIOS da V. F. - metros -	DESVIOS particulares - metros -	TOTAIS - metros -
Santa Maria - Pôrto Alegre	390 348,8	7 242,0	86 685,3	6 759,0	491 035,1
Variante Barreto - Diretor Augusto Pestana	60 523,7	—	7 863,0	337,0	68 723,7
Santa Maria - Uruguaiana	374 320,8	1 688,3	49 701,8	1 981,7	427 692,6
Santa Maria - Marcelino Ramos	522 003,8	—	70 652,9	9 542,7	602 199,4
Cacequí - Rio Grande	489 685,4	3 263,0	89 875,6	17 198,6	600 022,6
Entroncamento - Santana	158 563,7	—	10 782,0	6 165,7	175 511,4
Salso - São Borja	216 658,0	—	4 997,0	437,8	222 092,8
Uruguaiana - Barra do Quarainr	75 283,8	—	2 439,0	1 114,0	78 836,8
Dilermando de Aguiar - São Borja	304 887,0	—	10 632,9	—	315 519,9
Montenegro - Caxias	117 293,7	—	10 024,0	1 461,3	128 779,0
Rio dos Sinos - Taquara	53 317,0	—	6 154,0	1 272,3	60 743,3
Taquara - Canela	56 995,6	—	4 087,0	—	61 082,6
Carlos Barbosa - Bento Gonçalves	19 300,0	—	3 593,0	786,5	23 679,5
General Câmara - Margem do Taquarí	2 115,0	—	—	—	2 115,0
Ramiz Galvão - Santa Cruz	30 311,5	—	1 165,0	322,0	31 798,5
Alegrete - Quaraí	115 385,6	—	3 031,4	—	118 417,0
Cruz Alta - Santa Rosa	180 995,8	—	10 607,1	1 890,7	193 493,6
São Sebastião - Santana	154 482,3	—	4 784,5	150,0	159 416,8
Bazílio - Jaguarão	113 624,0	—	5 357,0	—	118 981,0
Pelotas - Pelotas Fluvial	2 939,2	—	1 132,0	2 472,5	6 543,7
Junção - Beira-Mar	17 401,6	—	1 167,0	—	18 568,6
Ramal do Riacho	3 985,0	—	665,2	118,0	4 768,2
Santiago - São Luíz	115 972,6	—	2 179,0	120,0	118 271,6
Pelotas - Santa Maria (em construção)	—	—	—	480,0	480,0
Total em 31-12-1944	3 576 393,9	12 193,3	387 575,7	52 609,8	4 028 772,7
Total em 31-12-1943	3 578 732,7	12 193,3	386 975,9	44 219,7	4 022 121,6
Diferença em 1944	— 2 338,8		+ 599,8	+ 8 390,1	+ 6 651,1

Alterações nas linhas e desvios da rêde no ano de 1944

Quadro V-2

DESIGNAÇÃO	Em 31-12-44 - metros -	Em 31-12-43 - metros -	Diferença em 1944 - metros -
Linha principal	3 588 587,2	3 590 926,0	— 2 338,8
Desvios da V. F.	387 575,7	386 975,9	+ 599,8
Desvios particulares	52 609,8	44 219,7	+ 8 390,1
Totais	4 028 772,7	4 022 121,6	+ 6 651,1

As diferenças indicadas provém:

NA LINHA PRINCIPAL

Linha Santa Maria - Marcelino Ramos:

— 899,600 m devido à ligação de um trecho de Variante, entre as estações de Júlio de Castilhos e Tupanciretã.

— 1 439,200 m devido à ligação de um trecho de Variante, entre as estações Espinilho e de Cruz Alta.

NOS DESVIOS DA RÊDE

— 380,000 m devido à demolição dos desvios da antiga estação de Barreto, Km 270,400 da linha Santa Maria - Pôrto Alegre.

+ 138,300 m relativos a um desvio construído na estação de Santa Maria, Km 0,363 da linha Santa Maria - Uruguaiana.

+ 98,000 m relativos a um desvio construído na estação de Passo Fundo, Km 355,340 da linha Santa Maria - Marcelino Ramos.

+ 445,000 m relativos a um aumento no desvio do brete de Ivo Ribeiro, Km 497,000 da linha Cacequí - Rio Grande.

+ 78,500 m relativos a um desvio na estação Mata, Km 48,500 da linha Dilermando de Aguiar - São Borja.

+ 94,000 m relativos a um desvio construído na estação de Taquara, Km 53,000 da linha Rio dos Sinos - Taquara.

+ 126,000 m	relativos a um desvio construído para o serviço da pedreira de Severino Ribeiro, Km 292,030 da linha Alegrete - Quaraí.

NOS DESVIOS PARTICULARES

+ 411,100 m	relativos à construção de um desvio para uso da Base Aérea na estação Colônia, Km 12,700 da linha Santa Maria - Pôrto Alegre.
+ 379,400 m	relativos à construção de dois desvios para uso da Cia. Cimento Brasileira, Km 366 da linha Santa Maria - Pôrto Alegre.
+ 90,000 m	relativos a um desvio construído para uso do sr. Mariano Pittas, no Km 73,310 da linha Santa Maria - Uruguaiana.
+ 1 602,300 m	relativos à construção de seis desvios para uso do Instituto Sul Riograndense de Carnes, no Km 97,140 da linha Santa Maria - Marcelino Ramos.
+ 625,000 m	relativos à construção de um desvio para uso do Frigorífico Anglo S. A., no Km 310,342 da linha Cacequí - Rio Grande.
+ 2 820,000 m	relativos à construção de um desvio de acesso às Minas de Rio Negro, no Km 343,900 da linha Cacequí - Rio Grande.
+ 420,000 m	relativos à construção de um desvio para uso do 1.º R. C. I., no Km 456,000 da linha Salso - São Borja.
+ 90,300 m	relativos à construção de um desvio para uso do 1.º Batalhão Ferroviário, no Km 79,262 da linha Montenegro - Caxias.
+ 75,000 m	relativos à construção de um desvio para uso do sr. José Francisco Carpena, no Km 1,110 80 do ramal Pelotas - Pelotas Fluvial.
+ 1 757,000 m	relativos à construção de quatro desvios para uso do Frigorífico Anglo Pelotense, no ramal Pelotas - Pelotas Fluvial.
+ 120,000 m	relativos à construção de um desvio para uso das firmas Pereira & Loureiro e Toneto, Garcia & Cia., no Km 115,100 do ramal Santiago - São Luíz.

II — Trilhos e Acessórios

1. TIPOS DE TRILHOS EXISTENTES NA RÊDE

Os diversos tipos de trilhos, em serviço atualmente na Rêde, desde o primitivo de 20 kg até o mais moderno de 37 kg, se acham distribuídos nas seguintes extensões:

773,900	Km	de	trilhos	do	tipo	20	kg	p/ml	(21,57%)
394,200	"	"	"	"	"	23	"	"	(10,98%)
840,000	"	"	"	"	"	25	"	"	(23,41%)
156,100	"	"	"	"	"	30	"	"	(4,35%)
1 129,100	"	"	"	"	"	32	"	"	(31,47%)
294,400	"	"	"	"	"	37	"	"	(8,20%)
0,800	"	"	"	"	"	45	"	"	(0,02%)
3 588,500	"								

O tipo predominante, é o de 32 kg por metro linear, da A. S. C. E., numa quantidade equivalente a 31,47%, sôbre o total empregado na Rêde.

Como a Rêde já vem se orientando, desde 1940, no sentido de fazer as aquisições dêsse material, com perfil mais reforçado, não inferior ao de 37 kg, é de se esperar que dentro em poucos anos, a primazia daquele tipo, considerado já leve para o tráfego atual, passe definitivamente para êsse último, senão para um outro de secção maior.

A Direção da Rêde, já está ultimando as providências para a encomenda, nos Estados Unidos, de 400 quilômetros de trilho, ou 200 de linha, com os respectivos acessórios, do mesmo tipo de 37 kg, adquirido na Inland Steel Co., há cêrca de quasi 5 anos.

Serão empregados êsses novos trilhos, no trecho Bagé - Ivo Ribeiro, em substituição aos existentes, em mau estado, dos tipos 30 e 32 kg, de fabricação antiga, datando, na sua maior parte, dos anos 1908 a 1912.

Com uma existência longa, e numa linha de movimento intenso e de precárias condições técnicas, em vários pontos, a situação dêsses trilhos agravou-se consideràvelmente, não obstante o recurso pôsto em prática dos recortes nas extremidades.

Entretanto, depois de retirados da linha e mediante uma seleção rigorosa, e os habituais recortes (nas pontas), serão aproveitados ainda, porém em setores da Rêde de menos tráfego.

O quadro V-3, publicado a seguir, discrimina, trecho por trecho, os diferentes tipos de trilho existentes na Rêde.

2. TRILHOS SUBSTITUÍDOS POR FRATURA

No decurso de 1944, foram substituídos por fratura, os seguintes:

101	trilhos	do tipo	20 kg	(adquiridos	antes de 1906)
81	"	" "	23 "	("	entre 1905 e 1910)
1	trilho	" "	25 "	(adquirido	em 1913)
5	trilhos	" "	30 "	(adquiridos	antes de 1910)
3	"	" "	32 "	("	até 1920)
8	"	" "	37 "	("	" 1913)

Verifica-se, assim, um total de 199 trilhos retirados da linha, por fratura, devido ao trabalho excessivo a que estiveram sujeitos, no decorrer de um período que já excedera, para quasi todos, a duração limite. conforme se vê pela relação anterior.

O de 25 kg, fraturado por causa ignorada, estava assentado próximo a São Borja, na linha que procede de Santiago, porém era de fabricação de 1913.

Os de 32 Kg, em número de 3, eram trilhos — 2 já recortados — de marca ilegível, e colocados no recinto e triângulo de Montenegro, o que faz supor serem trilhos bem velhos, pelo aproveitamento nesses locais; e o 3.º, era um trilho "Cambria", fabricado nos Estados Unidos em 1920, e empregado no Kg 74 do ramal de Caxias.

Dos trilhos do tipo 37 Kg, retirados por fratura, 3 eram de 9,40 m recortados, e colocados no recinto de Ildefonso Fontoura; 4 eram pedaços de trilhos, assentados no recinto de Rua Velha; e o último era um trilho de 10 metros, localizado no Km 306, entre Fortaleza e Montenegro, de fabricação de 1913, como o deviam ser os anteriores, pelas dimensões e os locais de emprêgo.

Situação dos diferentes tipos de trilhos existentes na Rêde em 31-12-1944

Quadro V-3

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Extensão Km	TIPO DE TRILHO						
		20 Kg	23 Kg	25 Kg	30 Kg	32 Kg	37 Kg	45 Kg
Santa Maria - Pôrto Alegre	390,4	—	—	—	0,5	119,2	270,7	—
Linha dupla de Standard - Dir. A. Pestana	7,2	—	—	—	—	7,2	—	—
Variante Barreto - Dir. A. Pestana	60,5	—	—	—	—	60,5	—	—
Santa Maria - Uruguaiana	374,3	239,2	—	14,0	8,0	91,1	22,0	—
Linha dupla de Santa Maria - Inspetor Goulart	1,7	—	—	—	—	—	1,7	—
Santa Maria - Marcelino Ramos	522,0	—	145,0	—	15,0	362,0	—	—
Cacequí - Rio Grande	489,7	—	—	—	125,6	364,1	—	—
Linha dupla de Junção - Rio Grande	3,2	—	—	—	3,2	—	—	—
Entroncamento - Santana	158,6	11,1	138,9	—	3,4	5,2	—	—
Salso - São Borja	216,6	216,6	—	—	—	—	—	—
Uruguaiana - Barra do Quaraim	75,3	75,3	—	—	—	—	—	—
Dilermando de Aguiar - São Borja	304,9	—	—	304,9	—	—	—	—
Montenegro - Caxias	117,3	—	—	—	—	117,3	—	—
Rio dos Sinos - Taquara	53,3	—	53,3	—	—	—	—	—
Taquara - Canela	57,0	—	57,0	—	—	—	—	—
Carlos Barbosa - Bento Gonçalves	19,3	19,3	—	—	—	—	—	—
Gal. Câmara - Margem do Taquarí	2,1	2,1	—	—	—	—	—	—
Ramiz Galvão - Santa Cruz	30,3	30,3	—	—	—	—	—	—
Alegrete - Quaraí	115,4	58,4	—	57,0	—	—	—	—
Cruz Alta - Santa Rosa	181,0	101,0	—	80,0	—	—	—	—
São Sebastião - Santana	154,5	—	—	154,5	—	—	—	—
Bazílio - Jaguarão	113,6	—	—	113,6	—	—	—	—
Pelotas - Pelotas Fluvial	2,9	2,9	—	—	—	—	—	—
Junção - Beira-Mar	17,4	17,4	—	—	—	—	—	—
Ramal do Riacho	4,0	0,3	—	—	0,4	2,5	—	0,8
Santiago - São Luíz	116,0	—	—	116,0	—	—	—	—
Linha principal	3 576,5	773,9	394,2	840,0	152,9	1 121,9	292,7	0,8
Linha dupla	12,1	—	—	—	3,2	7,2	1,7	—
TOTAL	3 588,6	773,9	394,2	840,0	156,1	1 129,1	294,4	0,8

3. RECORTE DE TRILHOS GASTOS NAS EXTREMIDADES

O programa de recorte dos trilhos gastos nas extremidades, continuou a ser executado, com menor intensidade porém, do que a verificada no ano anterior. O fato de, nesse ano, haver sido cumprido o programa, na sua maior parte, com a seleção e regeneração, em grande escala, dos trilhos de 32 e 37 Kg, retirados da linha Santa Maria - Barreto, justifica o rítmo decrescente daqueles trabalhos, no ano seguinte de 1944. Destinaram-se ao emprêgo na linha Passo Fundo - Marcelino Ramos, em substituição ao velho e usurado trilho de 23 Kg, conforme já se fez ampla referência no último relatório.

A produção total em 1944, de trilhos recortados nas extremidades e refurados, foi de 6 830 peças, enquanto que, no ano de 1943, a quantidade dêsses trilhos, assim regenerados, atingia a cifra de 34 299.

A previsão, de que a interrupção nos trabalhos de substituição de trilhos, naquele trecho pudesse ser adiada, através de todo o ano de 1944, infelizmente se confirmou.

A impossibilidade do recebimento de barras de aço, adequadas à fabricação de parafusos, assim como a dificuldade de se adquirir êsse material já pronto, inclusive as porcas, foram os fatores determinantes de tão longa paralisação, na execução de serviços ligados, de um modo especial, à segurança do tráfego.

Dessa forma, a extensão de linha, entre Passo Fundo e Marcelino Ramos, que recebeu os trilhos de 32 Kg, recortados e refurados, permaneceu a mesma, registada em 31 de dezembro de 1943 — **41,262 Km.**

4. SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS

Os trilhos, nos trechos em curva, com desgaste excessivo, foram permutados com os das tangentes, nas quantidades seguintes:

228 trilhos do tipo 23, com 2 280 metros, na 10.ª Inspetoria de Linha;
10 trilhos do tipo 25, com 120 metros, na 11.ª Inspetoria de Linha;
480 trilhos do tipo 32, com 4 471 metros, 9, na 2.ª Inspetoria de Linha.

Trilhos substituídos por motivo de fratura no ano de 1944

Quadro V-3 A

INSPETORIA DE LINHA	TIPO 20 KG		TIPO 23 KG		TIPO 25 KG		TIPO 30 KG		TIPO 32 KG		TIPO 37 KG	
	N.º	METROS	N.º	METROS	N.º	METROS	N.º	METROS	N.º	METROS	N.º	METROS
1.ª	1	8,0	1	11,9	—	—	—	—	—	—	—	—
2.ª	36	166,6	9	119,9	—	—	—	—	3	27,5	8	74,9
6.ª	9	80,3	—	—	—	—	5	52,5	—	—	—	—
7.ª	12	119,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.ª	37	305,8	—	—	1	12,0	—	—	—	—	—	—
10.ª	6	44,0	71	723,1	—	—	—	—	—	—	—	—
Totais ..	101	723,7	81	854,9	1	12,0	5	52,5	3	27,5	8	74,9

Recorte de trilhos gastos nas extremidades

Em 1944 foram recortados, para reemprêgo, os seguintes trilhos:

296 trilhos do tipo 20 Kg (na linha Cacequí - Uruguaiana)

2 756 " " " 23 " (" " Entroncamento-Santana)

505 " " " 32 " (" " Cacequí - Rio Grande)

3 273 " " " 37 " (" " Passo Fundo - Marcelino Ramos)

Trilhos recortados nas extremidades no ano de 1944

Quadro V-3 B

Inspetoria de Linha	Tipo 20 Kg		Tipo 23 Kg		Tipo 32 Kg		Tipo 37 Kg	
	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros
4.ª	—	—	2 756	31 139,3	—	—	—	—
6.ª	—	—	—	—	505	4 783,6	—	—
7.ª	296	3 612,3	—	—	—	—	—	—
10.ª	—	—	—	—	—	—	3 273	31 977,2
Totais .	296	3 612,3	2 756	31 139,3	505	4 783,6	3 273	31 977,2

Trilhos substituídos em 1944 por motivo de desgaste

Quadro V-3 C

Inspetoria de Linha	RETIRADOS			COLOCADOS		
	Tipo	Número	Metros	Tipo	Número	Metros
1.ª	20	1	8,0	20	1	8,0
	20	213	1 738,2	23	148	1 738,2
	23	9	91,7	23	9	91,7
2.ª	20	704	6 673,0	25	554	6 673,0
	20	13	121,1	32	14	121,1
	20	131	816,3	37	84	816,3
	23	3	33,9	23	3	33,9
	23	9	108,0	25	12	108,0
	23	208	2 325,3	32	243	2 325,3
	23	253	2 891,7	37	299	2 891,7
3.ª	20	22	160,0	20	22	160,0
	20	183	1 447,0	32	145	1 447,0
	20	54	373,7	37	38	373,7
	23	25	260,0	32	26	260,0
	23	60	320,0	37	32	320,0
	30	7	74,0	30	7	74,0
	30	14	140,0	32	14	140,0
	30	71	860,0	37	86	860,0
	32	1 068	10 705,0	32	1 084	10 705,0
	32	192	1 920,0	37	192	1 920,0
	37	7	55,8	37	7	55,8
4.ª	20	34	318,4	20	34	318,4
	20	100	993,0	25	83	993,0
	20	1 014	9 951,8	30	1 014	9 951,8
	23	117	1 364,3	23	120	1 364,3
	25	83	993,0	30	83	993,0
	30	19	180,0	30	18	180,0
	32	7	70,0	25	7	70,0
	32	20	172,9	32	20	172,9
5.ª	20	60	462,8	20	43	462,8
	20	34	340,0	23	34	340,0
	20	15	146,0	30	13	146,0
	20	18	180,0	32	18	180,0
	23	4	48,0	23	4	48,0
	30	16	181,6	30	16	181,6
	32	75	728,0	32	72	728,0
6.ª	20	53	401,4	20	53	401,4
	20	126	900,4	30	80	900,4
	20	28	200,0	32	20	200,0
	23	6	72,0	23	6	72,0
	30	46	521,3	30	46	521,3
	32	1 121	11 212,2	30	1 118	11 212,2
	30	5	46,0	32	5	46,0
	32	204	3 070,0	32	210	3 070,0

Inspetoria de Linha	RETIRADOS			COLOCADOS		
	Tipo	Número	Metros	Tipo	Número	Metros
7.ª	20	59	566,5	20	78	566,5
	23	1	9,6	23	1	9,6
	25	438	5 180,0	20	588	5 180,0
8.ª	20	780	5 691,3	20	759	5 691,3
	25	140	1 680,0	23	168	1 680,0
9.ª	20	60	620,0	20	60	620,0
	25	1	12,0	25	1	12,0
	30	14	140,0	30	14	140,0
	32	439	4 388,2	32	439	4 388,2
10.ª	20	35	348,0	20	35	348,0
	20	2 105	16 614,5	23	1 811	16 614,5
	23	73	765,7	23	71	765,7
	32	7	45,8	32	5	45,8
11.ª	20	120	1 200,0	25	100	1 200,0

RESUMO

20	1 104	8 576,4	20	1 085	8 576,4
20	2 352	18 692,7	23	1 993	18 692,7
20	924	8 866,0	25	887	8 866,0
20	1 155	10 998,2	30	1 107	10 998,2
20	242	1 948,1	32	197	1 948,1
20	185	1 190,0	37	122	1 190,0
23	213	2 385,2	23	214	2 385,2
23	9	108,0	25	12	108,0
23	233	2 585,3	32	269	2 585,3
23	313	3 211,7	37	331	3 211,7
25	438	5 180,0	20	588	5 180,0
25	140	1 680,0	23	168	1 680,0
25	1	12,0	25	1	12,0
25	83	993,0	20	83	993,0
30	102	1 096,9	30	101	1 096,9
30	19	186,0	32	19	186,0
30	71	860,0	37	86	860,0
32	7	70,0	25	7	70,0
32	1 121	11 212,2	30	1 118	11 212,2
32	1 813	19 109,9	32	1 830	19 109,9
32	192	1 920,0	37	192	1 920,0
37	7	55,8	37	7	55,8
	10 724	100 937,4		10 417	100 937,4

Emprêgo de trilhos usados em diversos serviços do Departamento da Via Permanente

Quadro V-3 D

Inspetoria de Linha	LINHA	TRILHOS EMPREGADOS						DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO
		TIPO 20 KG		TIPO 23 KG		TIPO 32 KG		
		N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros	
1.ª	Var. Barreto	50	113,00	—	—	—	—	Reparação na instalação hidráulica de Fanfa
	P. Alegre - S. Maria	—	—	10	116,00	—	—	Construção de guarda-gado no Km 384,140
	" "	5	22,50	—	—	—	—	" " " " " " 365,914
	Taquara - Canela	14	148,00	—	—	—	—	" " um desvio na estação de Taquara
	P. Alegre - S. Maria	2	20,00	—	—	—	—	Contra-trilho na passagem de nível do Km 357,040
	" "	4	40,00	—	—	—	—	" " no pontilhão do Km 371,387
	Taquara - Canela	5	50,00	—	—	—	—	" " na passagem de nível do Km 47,600
	" "	5	39,00	—	—	—	—	" " na passagem de nível do Km 52,400
	Soma	85	432,50	10	116,00	—	—	
2.ª	P. Alegre - S. Maria	—	—	—	—	7	60,30	Reparação de linhas na estação de Ramiz Galvão
	" "	—	—	—	—	57	528,10	Mudança de aparelhos de desvio na estação de Montenegro
	" "	16	40,00	—	—	—	—	Reparação de aparelhos de desvio no Km 200,194
	" "	16	39,50	—	—	—	—	" " " " " " " 200,723
	" "	—	—	18	45,00	—	—	Construção de guarda-gado no Km 197,446
	" "	306	2 069,40	—	—	—	—	Contra-trilhos em pontes e pontilhões
	Soma	338	2 148,90	18	45,00	64	588,40	
4.ª	S. Maria - Uruguaiana	6	48,00	—	—	—	—	Aumento de desvio de balança, em Cacequí
6.ª	Cacequí - Rio Grande	8	64,00	—	—	—	—	Aumento de linha do brete de Cêrro Chato
	" "	42	294,00	—	—	—	—	Construção de 2 desvios na carvoeira de Ivo Ribeiro
	Bazílio - Jaguarão	4	40,00	—	—	—	—	Reparação da carvoeira de Jaguarão
	Soma	54	398,00	—	—	—	—	
10.ª	S. Maria - M. Ramos	—	—	12	120,00	—	—	Construção de 1 desvio em Passo Fundo
	" "	5	30,00	—	—	—	—	Contra-trilho na passagem de nível do Km 302,440
	Soma	5	30,00	12	120,00	—	—	
	TOTAL	488	3 057,40	40	281,00	64	588,40	

Pelo mesmo motivo, de desgaste demasiado ao longo do boleto ou nas extremidades, foi retirada da linha, uma quantidade de trilhos muito maior, e substituída por outra de material usado, em melhor estado, recortados ou não, num total de 10 724 trilhos, com o comprimento de 100 937,4 metros. O quadro V-3c, dá uma idéia exata das quantidades parciais e dos tipos assim substituídos, em cada Inspetoria de Linha.

5. NECESSIDADE DA AQUISIÇÃO DE TRILHOS NOVOS E MAIS PESADOS

As razões apontadas, nos últimos relatórios, para novas aquisições de trilhos de perfil mais pesado, se tornam cada vez mais imperiosas, em face da situação sempre mais precária dêsse material, principalmente nos trechos Santa Maria - Cruz Alta e Bagé - Rio Grande, justamente onde mais intenso é o tráfego da Rêde.

6. EXTENSÃO DO 3.º TRILHO

O quadro V-4, indica as extensões do 3.º trilho, nos pontos em que as linhas da Rêde encontram-se com as do Ferro Carril Central del Uruguay, em Jaguarão e Santana, e do Ferro Carril Noroeste del Uruguay na Barra do Quaraim.

Forma êsse 3.º trilho, a bitola mista, compreendendo, ao mesmo tempo, a estreita, de 1,000 m do Rio Grande, e a normal, de 1,435 m do Uruguai.

Permite, esta circunstância, a existência de um tráfego mútuo, sôbre a mesma via, naquelas localidades da fronteira.

Extensão do 3.º trilho

Quadro V-4

LINHA	Linha principal m	Desvios m	TOTAIS m
Santana	7 050	1 664	8 714
Jaguarão	2 051	389	2 440
Barra do Quaraim	972	1 192	2 164
Totais	10 073	3 245	13 318

7. APARELHOS DE DESVIO

A quantidade total de aparelhos de desvio existentes na Rêde, em 31 de dezembro de 1944, era de:

a)	nos desvios de serviço próprio	2 473
b)	" " " " particular	176
	Soma	2 649

Os quadros V-5 e V-6, apresentados logo adiante, especificam: o 1.º, as quantidades de aparelhos de uma e outra categoria, distribuídos pelas Inspetorias de Linha, e o último, V-6, as quantidades parciais pelo tipo de trilho, para as duas categorias, compreendidas em cada linha ou ramal. Ainda, pelo mesmo quadro, tem-se um confronto entre os totais de aparelhos, pelos tipos de trilho, em 31 de dezembro de 1944 e de 1943.

Aparelhos de desvio existentes em 31-12-1944

Quadro V-5

INSPETORIA DE LINHA	Em desvios da Viação Férrea	Em desvios particulares	TOTAIS
Primeira	291	39	330
Segunda	268	11	279
Terceira	415	4	419
Quarta	203	17	220
Quinta	266	12	278
Sexta	338	29	367
Sétima	120	3	123
Oitava	119	5	124
Nona	183	21	204
Décima	177	31	208
Undécima	93	4	97
TOTAIS	2 473	176	2 649

Aparelhos de desvio

Quadro V-6

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Em desvios da Viação Férrea — Tipo						Em desvios particulares — Tipo						TOTAIS — Tipo					
	20	23	25	30	32	37	20	23	25	30	32	37	20	23	25	30	32	37
Santa Maria - Pôrto Alegre ..	30	47	—	4	451	66	4	3	—	—	28	1	34	50	—	4	479	67
Variante Barreto - Dir. A. Pestana	—	—	—	—	27	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	30	—
Santa Maria - Uruguaiana	35	45	7	16	202	5	2	—	1	—	7	—	37	45	8	16	209	5
Santa Maria - Marcelino Ramos	3	14	1	1	306	1	2	—	—	—	40	—	5	14	1	1	346	1
Cacequí - Rio Grande	124	28	2	90	286	—	7	1	—	8	20	—	131	29	2	98	306	—
Entroncamento - Santana	8	33	—	12	38	—	4	—	—	1	6	—	12	33	—	13	44	—
Salso - São Borja	39	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	42	—	11	—	—	—
Uruguaiana - Barra do Quaraim	17	—	—	14	—	—	—	—	—	1	—	—	17	—	—	15	—	—
Dilermando de Aguiar - S. Borja	—	2	80	—	5	—	—	—	3	—	—	—	—	2	83	—	5	—
Montenegro - Caxias	—	13	—	—	67	—	—	1	—	—	4	—	—	14	—	—	71	—
Rio dos Sinos - Taquara	3	16	—	13	8	—	—	—	—	—	—	—	3	16	—	13	8	—
Taquara - Canela	5	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	33	—	—	—	—
Carlos Barbosa - B. Gonçalves	6	4	—	5	—	—	2	—	—	—	1	—	8	4	—	5	1	—
Gen. Câmara - Mar. do Taquarí	2	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7	—	—	—	—
Ramiz Galvão - Santa Cruz ..	—	2	—	—	9	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	11	—
Alegrete - Quaraí	18	2	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	2	9	—	—	—
Cruz Alta - Santa Rosa	13	2	22	—	40	—	1	1	1	—	7	—	14	3	23	—	47	—
São Sebastião - Santana	—	—	39	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	40	—	—	—
Bazílio - Jaguarão	—	—	26	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	—	2	—
Pelotas - Pelotas Fluvial	7	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—
Junção - Beira-Mar	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—
Ramal do Riacho	7	2	—	1	18	—	—	—	—	1	1	—	7	2	—	2	19	—
Santiago - São Luíz	—	—	17	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	18	—	—	—
Pelotas - Santa Maria (em construção)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—
Totais em 31-12-1944 ...	332	250	204	156	1 459	72	28	6	7	11	123	1	360	256	211	167	1 582	73
Totais em 31-12-1943 ...	339	259	204	155	1 437	72	27	5	6	11	120	—	366	264	210	166	1 557	72
Diferença em 1944	—7	—9	—	+1	+22	—	+1	+1	+1	—	+3	+1	—6	—8	+1	+1	+25	+1

III — Emprêgo de Dormentes

Durante o ano de 1944, o Departamento da Via Permanente empregou, nos serviços de conservação ordinária da linha

323 987 dormentes novos

de todos os tipos.

Êsse total, compreendendo os tipos padrão, para desvio, pontes e bitola internacional (linhas com o terceiro trilho), acha-se discriminado, segundo essas 4 categorias, no quadro abaixo:

CONTAS	ESPECIFICAÇÃO				TOTAIS
	Padrão	Desvios	Pontes	Internacionais	
Custeio ...	304 708	6 235	4 139	1 549	316 631
Capital ...	—	—	—	—	—
Outras ...	6 731	625	—	—	7 356
Totais ..	311 439	6 860	4 139	1 549	323 987

Além dêsses totais, foram colocados na linha

3 049 dormentes de reemprêgo.

O total geral, portanto, de dormentes empregados na linha foi de

327 036 dormentes.

Pela contagem anual, efetuada em novembro de 1944, de dormentes empregados na linha, verifica-se que, a substituição de dormentes, no ano de 1944, atingiu apenas a uma quantidade correspondente a

5,19 %

dos existentes na linha.

Os quadros V-7, V-8, V-9, V-10 e V-11, adiante publicados, demonstram como foram distribuídos pelas linhas e Inspetorias o total de dormentes empregados durante o ano, e as despesas, em detalhe, que corresponderam à sua utilização.

Os quadros V-10 e V-11, indicam o custo médio dum dormente assentado na linha, em face das importâncias dispendidas com material e pessoal, no ano 1944.

O prêço médio unitário, dêsse ano, foi de

Cr$ 13,30

enquanto que o de 1943, foi de

Cr$ 11,80

ocorrendo, dêsse modo, um acréscimo de

Cr$ 1,50

que se justifica pelo custo mais elevado da aquisição dos dormentes, como também, pelo aumento de salário do pessoal.

IV — Trens de Lastro

No decurso de 1944, permaneceu, a serviço do Departamento da Via Permanente, o mesmo número de 26 trens de lastro, empregado no ano anterior.

Deles, 21 trafegaram em tôda a Rêde, atendendo os trabalhos comuns de conservação da linha, e 5 tiveram a seu cargo, exclusivamente, o transporte de pedra britada.

Total de dormentes de todos os tipos, empregados na rêde, por linha

Quadro V-7

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	CONTA				TOTAIS
	CUSTEIO		Subvenção	Outras	
	Novos	De reemprêgo			
Santa Maria - Pôrto Alegre	33 031	1 255	—	717	35 003
Variante Barreto - Dir. A. Pestana	4 513	—	—	—	4 513
Santa Maria - Uruguaiana	27 645	248	—	521	28 414
Santa Maria - Marcelino Ramos	59 598	327	—	25	59 950
Cacequí - Rio Grande	70 557	167	—	2 402	73 126
Entroncamento - Santana	24 224	12	—	195	24 431
Salso - São Borja	12 118	—	—	1 368	13 486
Uruguaiana - Barra do Quaraim	3 976	—	—	—	3 976
Dilermando de Aguiar - São Borja	18 767	30	—	1 248	20 045
Montenegro - Caxias	10 534	24	—	188	10 746
Rio dos Sinos - Taquara	5 836	—	—	120	5 956
Taquara - Canela	4 239	17	—	—	4 256
Carlos Barbosa - Bento Gonçalves	1 553	—	—	—	1 553
General Câmara - Margem do Taquarí	257	12	—	50	319
Ramiz Galvão - Santa Cruz	4 445	—	—	27	4 472
Alegrete - Quaraí	3 024	957	—	269	4 250
Cruz Alta - Santa Rosa	20 207	—	—	83	20 290
São Sebastião - Santana	3 503	—	—	—	3 503
Bazílio - Jaguarão	6 504	—	—	—	6 504
Pelotas - Pelotas Fluvial	786	—	—	143	929
Junção - Beira-Mar	650	—	—	—	650
Ramal do Riacho	—	—	—	—	—
Santiago - São Luíz	664	—	—	—	664
Totais em 1944	316 631	3 049	—	7 356	327 036
Totais em 1943	489 732	9 282	1 134	10 934	511 082
Diferença em 1944	— 173 101	— 6 233	— 1 134	— 3 578	184 046

Total dos dormentes de todos os tipos, empregados na rêde, por Inspetoria

Quadro V-8

INSPETORIA DE LINHA	CONTAS				TOTAIS
	CUSTEIO		Subvenção	Outras	
	Novos	De reemprêgo			
Primeira	22 324	17	—	790	23 131
Segunda	31 801	1 233	—	265	33 299
Terceira	18 039	109	—	47	18 195
Quarta	48 305	117	—	394	48 816
Quinta	37 037	—	—	1 638	38 675
Sexta	29 903	167	—	907	30 977
Sétima	16 571	1 100	—	591	18 262
Oitava	17 159	—	—	1 368	18 527
Nona	32 963	—	—	108	33 071
Décima	43 842	276	—	—	44 118
Undécima	18 687	30	—	1 248	19 965
Totais em 1944	316 631	3 049	—	7 356	327 036
Totais em 1943	489 732	9 282	1 134	10 934	511 082
Diferença em 1944	— 173 101	—6 233	— 1 134	— 3 578	— 184 046

Balancete de dormentes padrão

Quadro V-9

INSPETORIA	Saldo em 1-1-44	Recebidos em 1944	Somas	Empregados em 1944	Saldo em 31-12-44
Primeira	3 979	18 932	22 911	22 197	714
Segunda	1 063	28 690	29 753	29 395	358
Terceira	4 918	13 375	18 293	16 828	1 465
Quarta	4 626	41 240	45 866	45 866	—
Quinta	4 333	33 654	37 987	37 669	318
Sexta	370	30 006	30 376	29 572	804
Sétima	4 310	15 067	19 377	16 458	2 919
Oitava	3 303	14 566	17 869	17 869	—
Nona	10 551	29 169	39 720	32 787	6 933
Décima	17 374	37 840	55 214	43 015	12 199
Undécima	21 121	—	21 121	19 783	1 338
Totais em 1944	75 948	262 539	338 487	311 439	27 048
Totais em 1943	38 396	522 656	562 052	484 412	77 640
Diferença em 1944	+ 36 552	— 260 117	— 223 565	— 172 973	— 50 592

Despesa com a substituição de dormentes em conta de custeio, por linha

Quadro V-10

LINHA	Número de Dormentes	DESPESA EM Cr$				Preço médio unitário Cr$
		Pessoal	Material	Diversos	Total	
Santa Maria - Pôrto Alegre	34 286	124 635,20	368 506,10	8 249,50	501 390,80	14,60
Variante Barreto - Dir. A. Pestana	4 513	14 802,90	46 586,40	—	61 389,30	13,60
Santa Maria - Uruguaiana	27 893	84 852,50	290 413,50	1 207,60	376 473,60	13,50
Santa Maria - Marcelino Ramos .	59 925	176 953,20	597 810,70	428,00	775 191,90	12,90
Cacequí - Rio Grande	70 724	179 395,40	720 192,20	841,00	900 428,60	12,70
Entroncamento - Santana	24 236	76 687,10	254 378,00	1 261,00	332 326,10	13,70
Salso - São Borja	12 118	22 747,90	135 130,00	—	157 877,90	13,00
Uruguaiana - Barra do Quaraim	3 976	9 423,10	50 390,60	—	59 813,70	15,00
Dilermando de Aguiar - São Borja	18 797	43 912,80	199 411,20	—	243 324,00	12,90
Montenegro - Caxias	10 558	34 727,20	107 923,60	—	142 650,80	13,50
Rio dos Sinos - Taquara	5 836	22 469,40	60 268,00	202,00	82 939,40	14,20
Taquara - Canela	4 256	14 457,20	43 501,80	—	57 959,00	13,60
Carlos Barbosa - B. Gonçalves ...	1 553	4 276,10	15 917,10	—	20 193,20	13,00
Gal. Câmara - Margem do Taquarí	269	570,10	2 508,10	—	3 078,20	11,40
Ramiz Galvão - Santa Cruz	4 445	12 005,40	45 233,90	—	57 239,30	12,90
Alegrete - Quaraí	3 981	13 499,80	28 611,20	—	42 111,00	10,60
Cruz Alta - Santa Rosa	20 207	66 080,30	206 179,60	120,00	272 379,90	13,50
São Sebastião - Santana	3 503	14 132,30	35 070,10	—	49 202,40	14,00
Bazílio - Jaguarão	6 504	22 685,80	67 012,60	—	89 698,40	13,80
Pelotas - Pelotas Fluvial	786	1 012,70	7 811,10	549,70	9 373,50	11,90
Junção - Beira-Mar	650	1 979,50	6 541,70	—	8 521,20	13,10
Santiago - São Luíz	664	1 480,70	5 299,00	—	6 779,70	10,20
Totais em 1944	319 680	942 786,60	3 294 696,50	12 858,80	4 250 341,90	13,30
Totais em 1943	499 014	1 091 473,80	4 835 335,20	—	5 926 809,00	11,80
Diferença em 1944	— 179 334	— 148 687,20	— 1 540 638,70	+ 12 858,80	— 1 676 467,10	+ 1,50

Despesa com a substituição de dormentes, em conta de custeio, por Inspetoria

Quadro V-11

INSPETORIA	Número de Dormentes	DESPESA EM Cr$				Preço médio unitário Cr$
		Pessoal	Material	Diversos	Total	
Primeira	22 341	81 957,20	233 312,00	447,30	315,716,50	14,10
Segunda	33 034	105 832,60	344 028,60	3 449,00	453 310,20	13,70
Terceira	18 148	59 509,20	194 262,20	4 680,00	258 451,80	14,20
Quarta	48 422	145 991,40	499 004,80	2 354,00	647 350,20	13,40
Quinta	37 037	93 706,20	373 363,80	—	467 070,00	12,60
Sexta	30 070	89 168,70	310 680,60	549,70	400 399,00	13,30
Sétima	17 671	54 809,80	174 089,80	830,80	229 730,40	13,00
Oitava	17 159	34 445,50	196 690,60	—	231 136,10	13,50
Nona	32 963	108 790,20	336 806,70	120,00	445 716,90	13,50
Décima	44 118	124 548,80	435 620,50	428,00	560 597,30	12,70
Undécima	18 717	44 026,60	196 836,90	—	240 863,50	12,90
Totais em 1944	319 680	942 786,60	3 294 696,50	12 858,80	4 250 341,90	13,30
Totais em 1943	499 014	1 091 473,80	4 835 335,20	—	5 926 809,00	11,80
Diferença em 1944	— 179 334	— 148 687,20	— 1 540 638,70	+ 12 858,80	— 1 676 467,10	+ 1,50

V — Estatística dos trabalhos de conservação executados durante o ano de 1944, na rêde, por linha

Quadro V-12

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Extensão Km	Nivelamento m	Desgolpeamento n.º	Repregação m	Capina m²	Roçado m²	Limpeza de valetas m
Santa Maria - Pôrto Alegre (incl. linha dupla)	397 591	148 760	42 805	96 478	7 358 525	3 224 440	231 922
Variante Barreto - Dir. A. Pestana	60 524	18 430	15 285	1 506	1 199 056	1 147 364	21 170
Santa Maria - Uruguaiana .	376 009	95 715	35 676	94 152	6 559 214	464 672	160 500
Santa Maria - M. Ramos ...	522 004	207 482	62 511	195 122	3 194 365	74 988	76 195
Cacequí - Rio Grande	492 948	239 058	53 275	129 915	5 244 594	660 760	397 995
Entroncamento - Santana ..	158 564	47 122	7 291	70 105	2 356 550	1 344 160	136 142
Salso - São Borja	216 658	52 895	16 714	18 306	2 320 542	110 640	136 160
Uruguaiana - B. do Quaraim	75 284	21 491	6 572	10 629	768 860	115 200	19 820
D. de Aguiar - São Borja .	304 887	82 772	17 894	62 490	4 397 760	1 034 860	155 056
Montenegro - Caxias	117 294	25 938	24 118	35 802	1 623 290	957 680	31 510
Rio dos Sinos - Taquara ..	53 317	8 208	5 257	6 847	708 530	1 153 990	11 680
Taquara - Canela	56 995	18 618	8 005	16 454	1 080 800	1 523 000	40 470
Carlos Barbosa - B. Gonçalves	19 300	6 888	3 532	4 476	281 750	77 900	2 838
Gal. Câmara - M. do Taquari	2 115	—	1 043	2 790	37 842	2 400	1 695
Ramiz Galvão - Santa Cruz.	30 311	8 592	2 203	8 758	441 200	—	12 952
Alegrete - Quaraí	115 386	29 112	7 873	18 012	1 306 150	49 400	78 300
Cruz Alta - Santa Rosa ...	180 996	64 069	18 340	61 030	1 649 650	494 980	34 130
São Sebastião - Santana ...	154 482	72 615	11 292	28 062	2 063 150	209 550	142 714
Bazílio - Jaguarão	113 624	25 785	11 314	26 746	1 441 300	130 485	61 670
Pelotas - Pelotas Fluvial ..	2 939	430	189	1 240	11 256	—	250
Junção - Beira-Mar	17 401	8 105	2 572	4 170	187 100	—	—
Ramal do Riacho	3 985	—	—	—	—	—	—
Santiago - São Luíz	115 973	67 908	7 686	12 603	935 500	92 600	47 098
Totais em 1944	3 588 587	1 249 993	361 447	905 693	45 166 984	12 869 075	1 800 267
Totais em 1943	3 590 926	1 284 322	363 459	1 031 247	34 320 586	7 796 478	1 440 378
Diferença em 1944 ...	— 2 339	— 34 329	— 2 012	— 125 554	+ 10 846 398	+ 5 072 597	+ 359 889

Estatística dos trabalhos de conservação executados durante o ano de 1944 na rêde, por Inspetoria

Quadro V-13

INSPETORIA	Extensão Km	Nivelamento m	Desgolpeamento n.º	Represação m	Capina m²	Roçado m²	Limpeza de valetas m
Primeira	235 689	61 590	39 715	42 400	3 897 686	4 585 460	87 950
Segunda	333 020	96 153	48 978	90 511	4 971 737	2 655 370	136 527
Terceira	273 629	121 050	27 462	71 706	6 323 829	1 010 382	237 225
Quarta	313 468	96 317	18 539	125 354	4 861 736	1 853 940	225 372
Quinta	394 482	198 266	35 250	90 628	4 416 158	432 470	414 719
Sexta	310 508	113 455	37 791	74 289	3 410 476	194 685	141 510
Sétima	357 886	90 139	30 240	61 385	4 966 620	228 700	125 630
Oitava	315 150	81 066	23 895	30 427	3 347 842	229 840	169 480
Nona	322 394	116 647	43 426	125 967	2 922 570	499 580	54 160
Décima	326 388	127 815	30 872	119 035	892 770	51 588	12 840
Undécima	405 973	147 495	25 279	73 991	5 155 560	1 127 060	194 854
Totais em 1944	3 588 587	1 249 993	361 447	905 693	45 166 984	12 869 075	1 800 267
Totais em 1943	3 590 926	1 284 322	363 459	1 031 247	34 320 586	7 796 478	1 440 378
Diferença em 1944	— 2 339	— 34 329	— 2 012	— 125 554	+ 10 846 398	+ 5 072 597	+ 359 889

VI — Reparação de obras de arte, em conta de custeio, no ano de 1944

Quadro V-14

LINHAS	DESPESAS EM Cr$			
	Pessoal	Material	Diversos	Total
Santa Maria - Pôrto Alegre	86 862,80	43 444,40	16 628,00	146 935,20
Variante Barreto - Diretor Augusto Pestana	2 404,70	—	141,10	2 545,80
Santa Maria - Uruguaiana	37 493,10	9 111,20	14 486,40	61 090,70
Santa Maria - Marcelino Ramos	49 499,30	46 322,50	11 054,20	106 876,00
Cacequí - Rio Grande	69 723,40	24 363,30	9 997,60	104 084,30
Entroncamento - Santana	23 787,50	16 176,50	15 085,30	55 049,30
Barra do Quaraim - São Borja	44 266,10	7 552,00	12 567,40	64 385,50
Dilermando de Aguiar - São Borja	41 597,80	32 064,80	15 466,70	89 129,30
Montenegro - Caxias	4 780,00	2 441,90	9 605,90	16 827,80
Rio dos Sinos - Canela	1 721,10	—	216,00	1 937,10
Carlos Barbosa - Bento Gonçalves	241,70	7,80	277,80	527,30
Ramiz Galvão - Santa Cruz	634,30	—	972,00	1 606,30
Alegrete - Quaraí	3 915,90	1 036,70	2 021,40	6 974,00
Cruz Alta - Santa Rosa	1 255,80	5 018,50	200,00	6 474,30
São Sebastião - Santana	1 139,50	—	684,50	1 824,00
Bazílio - Jaguarão	2 993,00	—	360,50	3 353,50
Junção - Beira-Mar	—	75,00	—	75,00
Ramal do Riacho	—	* 17 380,00	—	17 380,00
Total em 1944	372 316,00	170 234,60	109 764,80	652 315,40
Total em 1943	605 149,20	308 155,20	—	913 304,40
Diferença em 1944	— 232 833,20	— 137 920,60	+ 109 764,80	— 260 989,00

* **Crédito:** A importância de Cr$ 17 380,00, refere-se a materiais retirados do ramal do Riacho e entregues ao Departamento de Materiais.

VII — Demonstrativo das despesas de conservação de edifícios, em conta de custeio, no ano de 1944

Quadro V-15

LINHA	DESPESAS EM Cr$			
	Pessoal	Material	Diversos	Total
Santa Maria - Pôrto Alegre	465 255,40	527 142,40	95 155,40	1 087 553,20
Variante Barreto - Diretor Augusto Pestana	11 445,00	13 432,60	5 934,90	30 812,50
Santa Maria - Uruguaiana	202 684,20	300 738,40	40 166,90	543 589,50
Santa Maria - Marcelino Ramos	288 111,70	336 454,20	89 753,20	714 319,10
Cacequí - Rio Grande	279 401,80	418 384,30	110 648,80	808 434,90
Entroncamento - Santana	38 010,30	56 764,50	17 499,30	112 274,10
Barra do Quaraim - São Borja	109 835,00	156 474,10	41 506,50	307 815,60
Dilermando de Aguiar - São Borja	84 247,80	126 448,70	23 219.30	233 915,80
Montenegro - Caxias	40 729,30	43 690,80	12 858,10	97 278,20
Rio dos Sinos - Canela	39 903,10	51 462,80	32 630,70	123 996,60
Carlos Barbosa - Bento Gonçalves	7 546,80	29 781,20	9 762,70	47 090,70
Ramiz Galvão - Santa Cruz	12 189,10	40 317,60	5 023,40	57 530,10
Alegrete - Quaraí	16 727,70	10 732,20	16 274,70	43 734,60
Cruz Alta - Santa Rosa	42 677,50	87 108,10	24 443,50	154 229,10
São Sebastião - Dom Pedrito	6 318,60	25 460,50	1 849,80	33 628,90
Bazílio - Jaguarão	12 854,50	21 189,10	4 487,40	38 531,00
Junção - Beira-Mar	3 121,30	6 642,70	456,20	10 220,20
Ramal do Riacho	12 396,30	17 806,20	216,70	30 419,20
Total em 1944	1 673 455,40	2 270 030,40	531 887,50	4 475 373,30
Total em 1943	1 308 043,50	2 243 756,70	—	3 551 800,20
Diferença em 1944	+ 365 411,90	+ 26 273,70	+ 531 887,50	+ 923 573,10

VIII — Instalações Hidráulicas

Para fins de reparação nas oficinas e substituição normal nas diversas instalações hidráulicas para o abastecimento de água às locomotivas, foram movimentados:

6 motores,
8 grupos de moto-bombas a combustão interna,
3 grupos de moto-bombas a explosão,
8 grupos eletro-bombas,
1 grupo moto-compressão,
1 carneiro hidráulico,
11 bombas a vapor,
8 pulsômetros,
5 bombas centrífugas a transmissão,
4 " a mão e
18 caldeiras.

Foram adquiridos, no mesmo período:

1 grupo eletro-bomba, montado no edifício Mentz, em Pôrto Alegre,
1 motor elétrico de 40 HP, instalado em Junção, em substituição ao motor Diesel e
1 bomba a vapor, destinada a Jacuí.

A sêca que se prolongou, com intensidade, até meados de 1944, refletiu-se de modo acentuado no serviço de abastecimento de água às locomotivas, pelas instalações hidráulicas da Rêde. Durante aquêle semestre, nada menos de 23 instalações tiveram o seu manancial completamente esgotado.

Entretanto, as providências de emergência, postas freqüentemente em prática, pelos engenheiros Inspetores, com o auxílio do Serviço de Hidráulica, conseguiram evitar, satisfatòriamente, a paralisação do tráfego.

Despesas com a conservação das instalações hidráulicas, no ano de 1944

Quadro V-16

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	DESPESAS EM Cr$			
	Pessoal	Material	Diversos	Total
Santa Maria - Pôrto Alegre	70 271,50	73 891,10	17 502,00	161 664,60
Variante Barreto - Diretor Augusto Pestana	2 177,50	1 767,40	469,00	4 413,90
Santa Maria - Uruguaiana	48 796,20	26 957,60	8 445,90	84 199,70
Santa Maria - Marcelino Ramos	125 920,40	71 009,40	32 981,80	229 911,60
Cacequí - Rio Grande	54 995,70	98 961,10	32 886,40	186 843,20
Entroncamento - Santana	3 087,10	6 023,50	4 159,10	13 269,70
Barra do Quaraim - São Borja	16 226,50	8 763,10	6 575,90	31 565,50
Dilermando de Aguiar - São Borja	17 199,00	8 864,90	7 848,70	33 912,60
Montenegro - Caxias	4 392,50	12 561,60	1 153,30	18 107,40
Rio dos Sinos - Canela	3 404,50	2 305,40	2 490,70	8 200,60
Carlos Barbosa - Bento Gonçalves	2 004,00	2 207,50	1 627,60	5 839,10
Ramiz Galvão - Santa Cruz	—	8 356,10	637,90	8 994,00
Alegrete - Quaraí	7 810,50	6 036,10	4 206,80	18 053,40
Cruz Alta - Santa Rosa	2 608,20	6 050,70	3 011,20	11 670,10
São Sebastião - Dom Pedrito	6 343,30	3 039,20	1 783,90	11 166,40
Bazílio - Jaguarão	1 487,60	478,60	663,20	2 629,40
Santiago - São Luíz	1 642,30	1 106,20	758,90	3 507,40
Total em 1944	368 366,80	338 379,50	127 202,30	833 948,60
Total em 1943	279 821,10	366,680,30	—	646 501,40
Diferença em 1944	+ 88 545,70	— 28 300,80	+ 127 202,30	+ 187 447,20

Custo e volume de água

LINHAS	Volume de água m³	DESP			
		Man			
		Material	Pessoal	Energia elétrica	Hidráulicas Municipais
Sta. Maria - P. Alegre ..	1 029 165	158.382,30	117.343,30	35.637,90	13.560,20
Variante Barreto - Dir. A. Pestana	36 051	4.013,90	7.476,50	—	—
Sta. Maria - Uruguaiana	489 691	85.018,10	87.120,00	9.365,60	19.468,20
Sta. Maria - Marc. Ramos	1 708 061	237.485,00	158.240,20	36.163,40	35.914,20
Cacequí - Rio Grande ..	988 159	100.816,10	135.616,40	79.319,50	34.187,10
Entroncamento - Santana	83 906	24.029,60	28.780,20	3.703,20	—
Barra do Quaraim - São Borja	44 164	11.726,80	45.100,70	—	1.127,70
D. de Aguiar - São Borja	105 235	27.923,50	56.008,60	702,20	—
Montenegro - Caxias ...	83 651	8.136,00	5.979,40	—	3.186,40
Rio dos Sinos - Canela .	52 610	825,00	15.212,60	3.756,70	—
Carlos Barbosa - Bento Gonçalves	13 772	401,90	9.974,90	2.419,60	—
Ramiz Galvão - Sta. Cruz	6 000	—	—	—	360,00
Alegrete - Quaraí	14 388	4.284,00	27.222,50	—	—
Cruz Alta - Santa Rosa .	97 811	34.940,30	38.666,00	—	12.446,00
São Sebastião - Santana	8 665	2.928,60	16.329,90	—	—
Bazílio - Jaguarão	14 461	2.800,30	16.101,00	436,10	2.698,30
Santiago - São Luíz	24 896	4.316,60	32.825,10	794,90	—
Totais em 1944 ...	4 800 686	708.028,00	797.997,30	172.299,10	122.948,10
Totais em 1943 ...	4 846 354	639.759,30	675.156,10	142.080,30	93.022,10
Diferenças em 1944	— 45 668	+ 68.268,70	+ 122.841,20	+ 30.218,80	+ 29.926,00

rnecida aos trens em 1944

Quadro V-17

AS EM CR$

nção		Conservação				TOTAIS GERAIS	Custo do m³ de água
rrenda-nentos	Total	Pessoal	Material	Diversos	Total		
1.440,00	326.363,70	70.271,50	73.891,10	17.502,00	161.664,60	488.028,30	0,47
—	11.490,40	2.177,50	1.767,40	469,00	4.413,90	15.904,30	0,44
—	200.971,90	48.796,20	26.957,60	8.445,90	84.199,70	285.171,60	0,58
2.400,00	470.202,80	125.920,40	71.009,40	32.981,80	229.911,60	700.114,40	0,41
—	349.939,10	54.995,70	98.961,10	32.886,40	186.843,20	536.782,30	0,54
3.685,60	60.198,60	3.087,10	6.023,50	4.159,10	13.269,70	73.468,30	0,88
—	57.955,20	16.226,50	8.763,10	6.575,90	31.565,50	89.520,70	2,03
—	84.634,30	17.199,00	8.864,90	7.848,70	33.912,60	118.546,90	1,13
10.200,00	27.501,80	4.392,50	12.561,60	1.153,30	18.107,40	45.609,20	0,54
—	19.794,30	3.404,50	2.305,40	2.490,70	8.200,60	27.994,90	0,53
—	12.796,40	2.004,00	2.207,50	1.627,60	5.839,10	18.635,50	1,35
—	360,00	—	8.356,10	637,90	8.994,00	9.354,00	1,56
—	31.506,50	7.810,50	6.036,10	4.206,80	18.053,40	49.559,90	3,44
—	86.052,30	2.608,20	6.050,70	3.011,20	11.670,10	97.722,40	1,00
—	19.258,50	6.343,30	3.039,20	1.783,90	11.166,40	30.424,90	3,51
—	22.035,70	1.487,60	478,60	663,20	2.629,40	24.665,10	1,70
—	37.936,60	1.642,30	1.106,20	758,90	3.507,40	41.444,00	1,66
17.725,60	1.818.998,10	368.366,80	338.379,50	127.202,30	833.948,60	2.652.946,70	0,55
14.019,80	1.564.037,60	279.821,10	366.680,30	—	646.501,40	2.210.539,00	0,46
- 3.705,80	+ 254.960,50	+ 88.545,70	— 28.300,80	+127.202,30	+187.447,20	+ 442.407,70	+ 0,09

IX — Custo quilométrico do percurso dos autos de linha do Departamento, no ano de 1944

Quadro V-18

DESIGNAÇÃO	Percurso em Km	Gasolina gasta - litro -	DESPESAS EM Cr$			Custo quilométrico em Cr$			Percurso por litro de gasolina Km
			Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	
Chefia do Departamento.	11 894	1 502,000	1.398,70	2.812,40	4.211,10	0,11	0,23	0,35	7,918
1.ª Inspetoria	17 742	2 028,000	2.093,20	3.969,40	6.062,60	0,11	0,22	0,34	8,749
2.ª "	19 387	1 852,000	3.176,50	3.663,60	6.840,10	0,16	0,18	0,35	10,468
3.ª "	20 427	2 960,000	2.579,70	5.957,80	8.537,50	0,12	0,29	0,41	6,901
4.ª "	23 497	3 314,000	2.547,40	6.498,40	9.045,80	0,10	0,27	0,38	7,090
5.ª "	13 382	2 008,800	1.855,40	3.861,80	5.717,20	0,13	0,28	0,42	6,662
6.ª "	14 347	2 179,000	2.149,30	4.288,30	6.437,60	0,14	0,29	0,44	6,584
7.ª "	19 206	2 065,000	1.333,00	4.053,90	5.386,90	0,06	0,21	0,28	9,300
8.ª "	25 286	1 965,000	3.248,70	4.470,90	7.719,60	0,12	0,17	0,30	12,868
9.ª "	20 758	2 633,000	2.233,30	5.067,90	7.301,20	0,10	0,24	0,35	7,883
10.ª "	18 644	1 354,000	2.551,10	2.841,90	5.393,00	0,13	0,15	0,28	13,769
11.ª "	26 952	3 320,000	2.375,80	6.403,00	8.778,80	0,08	0,23	0,32	8,118
Totais em 1944	231 522	27 180,800	27.542,10	53.889,30	80.431,40	0,11	0,23	0,35	8,517
Totais em 1943	198 299	22 242,250	18.847,60	49.078,80	67.926,40	0,09	0,24	0,34	8,176

X — Balanças de pesar vagões existentes em 31-12-1944

Quadro V-19

LINHA	Estação	Comprimento	Capacidade
Santa Maria - Pôrto Alegre	Santa Maria	12,200	50 toneladas
	Oficinas Km 3 ...	12,200	50 "
	Silo	12,500	50 "
	Montenegro	12,100	50 "
	Diretor A. Pestana	12,300	50 "
Santa Maria - Marc. Ramos	Cruz Alta	12,192	50 "
	Carasinho	12,190	50 "
	Passo Fundo	12,100	50 "
Santa Maria - Uruguaiana .	Cacequí	12,100	50 "
Cacequí - Rio Grande	Bagé	12,100	50 "
	Pelotas	12,200	50 "
	Rio Grande	12,200	50 "
Entroncamento - Santana .	Santana	12,150	50 "

Existem, mais, balanças de pesar gado, instaladas nas estações de Guassú-Boi e Carumbé, na linha Santa Maria - Uruguaiana, e em Baltazar Brum, no ramal Alegrete - Quaraí.

XI — Bretes e rampas de embarque de animais, em 31-12-1944

Quadro V-20

LINHA	Estação	Posição quilométrica	Designação
Santa Maria - Pôrto Alegre	Santa Maria	0,000	Rampa
	Montenegro	312,090	"
	Sapucaia	362,000	Brete
	Diretor A. Pestana	383,690	Rampa
	Pôrto Alegre	388,500	"
Var. Barreto - Dir. A. Pestana	Fanfa	32,993	Brete
Santa Maria - Marc. Ramos	Val de Serra	33,907	"
	Tupanciretã	96,100	"
	Cruz Alta	161,000	Rampa
	P. Marcado	261,800	Brete
Santa Maria - Uruguaiana .	I. Goulart	3,478	"
	São Lucas	67,783	"
	Passo Novo	201,500	"
	Alegrete	231,900	"
	Guassú-Boi	273,800	"
	" "	273,800	"
	Ibirocaí	301,500	Rampa
	Plano Alto	311,600	Brete
	Carumbé	334,100	"
	Pindaí-Mirim	350,900	Rampa
	Charq. Oeste	363,900	"
	Uruguaiana	374,300	"
	"	374,300	Brete
Cacequí - Rio Grande	Tiarajú	178,583	"
	São Domingos	310,342	"
	Bagé	321,800	"
	Santa Tereza	324,800	"
	Santo Antonio ...	341,300	Rampa
	Pedras Altas	406,010	Brete
	Lageado	435,874	Rampa
	Ivo Ribeiro	498,554	Brete
	Pelotas	547,701	Rampa
	Novo Pôrto	599,411	Brete
	Marítima	602,212	Rampa

LINHA	Estação	Posição quilométrica	Designação
Entroncamento - Santana .	São Simão	133,985	Brete
	Côrte	154,525	Rampa
	Rosário	173,392	"
	Palomas	258,172	Brete
	Santana	280,242	"
Salso - São Borja	João Arregui	416,267	"
	Ibicuí	426,077	"
	São Borja	583,100	Rampa
Dilermando de Aguiar - São Borja	Vinte Pinheiros ..	158,200	Brete
	C. P. Alegre	237,900	"
Alegrete - Quaraí	Baltazar Brum ..	310,500	"
Cruz Alta - Santa Rosa ...	Giruá	154,300	Rampa
	Esquina	177,800	"
Bazílio - Jaguarão	Jaguarão	112,000	"
Pelotas - Pelotas Fluvial .	Frig. Anglo	2,900	Brete
Pelotas - Santa Maria (Em construção)	Frig. Swift	8,457	"

XII — Giradores existentes em 31-12-1944

Quadro V-21

LINHA	Estação	Comprimento - metros -
Santa Maria - Pôrto Alegre	Cachoeira	13,90
	Pôrto Alegre	13,90
Santa Maria - Uruguaiana	Alegrete	14,00
Pôrto Alegre - Riacho	Riacho	14,00
	Ildefonso Pinto ..	6,30
Santa Maria - Marcelino Ramos	Carasinho	30,00
	Marcelino Ramos.	25,00
Ramiz Galvão - Santa Cruz	Santa Cruz	13,85
Entroncamento - Santana	Rosário	14,00
Cacequí - Rio Grande	Ibaré	14,00
	Bagé	25,00
	Pedras Altas	14,00
	Pelotas	16,00
	Marítima	12,00
Junção - Vila Siqueira	Beira-Mar	6,50
Rio dos Sinos - Taquara	Hamburgo Velho .	14,00
	Km 41 Cnl	6,50
	Km 44 Cnl	6,50

XIII — Triângulos e pêras de reversão, existentes em 31-12-1944

Quadro V-22

LINHA	Triângulo ou pêra	Estação	Localização	Posição em relação à linha
Santa Maria - Pôrto Alegre	Triângulo	Santa Maria	Recinto	Esquerda
	"	Jacuí	Fora	Direita
	"	Ramiz Galvão	Recinto	Esquerda
	"	João Rodrigues ..	"	"
	"	Santo Amaro	Fora	"
	"	General Câmara ..	Recinto	Direita
	"	Barreto	Fora	"
	"	Montenegro	"	Esquerda
	"	Rio dos Sinos	"	"
	"	D. A. Pestana	Recinto	Direita
Santa Maria - Uruguaiana	"	Canabarro	"	Esquerda
	"	D. de Aguiar	Fora	Direita
	"	Cacequí	Recinto	Esquerda
	"	Entroncamento ..	"	"
	"	Tigre	"	"
	"	Guassú-Boi	"	"
	"	Uruguaiana	"	"
Santa Maria - Marc. Ramos	"	Pinhal	"	Direita
	"	Val de Serra	Fora	"
	"	Tupanciretã	Recinto	Esquerda
	Pêra	Cruz Alta	"	Direita
	Triângulo	Santa Bárbara ...	"	Esquerda
	"	P. Marcado	Fora	Direita
	"	Passo Fundo	Recinto	"
	"	Erebango	"	"
	"	B. V. do Erechim .	Fora	Esquerda
Cacequí - Rio Grande	"	São Gabriel	Recinto	Direita
	Pêra	São Sebastião	"	"
	Triângulo	A. Duprat	"	Esquerda
	"	Biboca	Fora	"
	"	Cêrro Chato	Recinto	Direita
	"	Eng.º I. Ribeiro ..	"	"
	"	Junção	"	"
	Pêra	Rio Grande	"	"

LINHA	Triângulo ou pêra	Estação	Localização	Posição em relação à linha
	Triângulo	Marítima	Recinto	Direita
	Pêra	N. Pôrto (Swift) .	"	"
Entroncamento - Santana .	Triângulo	Santana	"	"
Junção - Vila Siqueira ...	"	Vila Siqueira	"	"
Bazílio - Jaguarão	"	Bazílio	Fora	"
	"	Jaguarão	Recinto	"
São Sebastião - Santana ..	"	Dom Pedrito	"	"
	"	A. Madureira	"	"
Alegrete - Quaraí	"	S. Ribeiro	"	Esquerda
	"	Quaraí	"	"
Uruguaiana - B. do Quaraim	"	B. do Quaraim ...	"	Direita
Salso - São Borja	"	Charqueada	"	Esquerda
	"	Itaquí	Fora	Direita
	"	Recreio	Recinto	Esquerda
Rio dos Sinos - Canela ...	"	Taquara	Fora	"
	"	Sander	Recinto	Direita
	"	V. Grande	"	Esquerda
	Pêra	Canela	"	Direita
Carlos Barbosa - Bento Gonçalves	Triângulo	B. Gonçalves	"	"
Montenegro - Caxias	"	C. Barbosa	Fora	Esquerda
	"	Caxias	"	"
Cruz Alta - Santa Rosa ...	"	Alto União	Recinto	Direita
	"	Ijuí	"	Esquerda
	"	Santo Ângelo	Fora	"
	"	Giruá	Recinto	"
	"	Esquina	"	Direita
	"	Santa Rosa	"	"
Dilermando de Aguiar - São Borja	"	Jaguarí	"	Esquerda
	"	Santiago	"	"
	"	C. de P. Alegre ..	"	"
	"	Unistalda	"	Direita
	"	São Borja	"	Esquerda
Santiago - São Luiz	"	São Luiz	"	Direita

XIV — Materiais e acessórios de linha, empregados em 1944

Quadro V-23

DESIGNAÇÃO DOS MATERIAIS	INSPETORIAS DE LINHA											TOTAIS
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª	9.ª	10.ª	11.ª	
Grampos de trilho	36 438	15 522	12 783	88 796	72 961	117 264	35 175	59 130	21 878	60 509	46 628	567 084
Tira-fundos	2 734	93	50	4 988	1 197	9 107	590	2 192	340	4 038	5 127	30 456
Parafusos de trilhos	12 449	26 074	5 289	17 696	16 752	34 705	18 759	13 799	9 980	17 370	11 080	183 953
Arruelas	7 486	15 478	1 933	8 290	16 054	33 988	11 888	6 748	7 967	9 264	11 985	131 081
Parafusos para aparelhos de desvio	145	998	76	658	393	361	—	39	12	147	8	2 837
Protetores de lança	—	5	—	1	—	—	—	—	6	—	—	12
Blocos para aparelhos de desvio	—	113	36	12	—	31	—	10	—	—	—	202
Coussinetes para aparelhos de desvio	2	282	5	71	—	34	—	—	2	10	—	406
Aparelhos de desvio tipo 20 Kg	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
" " " " 23 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " 25 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
" " " " 30 "	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
" " " " 32 "	4	12	6	3	—	9	1	—	—	—	—	35
" " " " 37 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lanças	—	5	—	—	3	—	—	—	—	—	—	8
Contra-lanças	—	24	—	—	3	—	—	—	—	—	—	27
Tirantes	—	19	—	—	1	—	—	—	—	1	—	21
Caixas de manobra	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2

Materiais e acessórios de linha, reempregados em 1944

Quadro V-24

DESIGNAÇÃO DOS MATERIAIS	INSPETORIAS DE LINHA											TOTAIS
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª	9.ª	10.ª	11.ª	
Grampos de trilho	132 978	77 963	220 925	220 557	79 167	14 363	184 908	48 690	185 017	72 863	116 930	1 354 371
Tira-fundos	16 678	12 582	23 827	21 358	36 508	3 649	18 631	7 318	5 991	755	28 019	175 336
Parafusos de trilhos	339	1 829	4 677	2 726	606	443	180	416	657	4 202	473	16 548
Arruelas	85	1 556	2 288	614	520	347	—	246	657	2 673	60	9 046
Parafusos para aparelhos de desvio	175	102	338	14	—	—	—	—	—	—	—	629
Selas para trilhos	—	—	—	22	—	4	10	—	—	161	3	200
Protetores de lança	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
Coussinetes para aparelhos de desvio	—	26	8	12	—	—	—	4	—	—	—	50
Aparelhos de desvio tipo 20 Kg	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2
" " " " 23 "	3	—	—	1	—	1	1	—	—	1	—	7
" " " " 25 "	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
" " " " 30 "	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
" " " " 32 "	—	15	9	1	3	4	—	—	1	1	—	34
" " " " 37 "	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Corações	—	6	1	—	—	—	—	—	—	1	—	8
Lanças	—	13	—	2	—	—	—	—	—	—	—	15
Contra-lanças	—	4	—	2	—	—	—	—	—	—	—	6
Tirantes	—	42	—	5	—	—	—	—	—	—	—	47
Caixas de manobra	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9

XV — Lastro da Linha

Em 31 de dezembro de 1944, a situação do lastro apresentava-se da maneira seguinte:

1) Com pedra britada

a) — Lastramento completo (0,20 m abaixo do dormente) ..... 1 703,500 Km
b) — Lastramento incompleto (0,10 m abaixo do dormente) ..... 377,300 Km

2) Com terra e outros materiais

Extensão lastrada com terra, areião, cinzas e outros materiais ..... 1 507,700 Km

A extensão total da Rêde, sendo de 3 588,500 Km, com a inclusão das linhas duplas, constata-se que a situação do lastramento, consoante as 3 classificações acima estabelecidas, estava representada pelas percentagens seguintes, em 31 de dezembro de 1944:

Lastro completo com pedra britada	47,47 %	do total
" incompleto " " "	10,51 %	" "
" de terra e outros materiais	42,02 %	" "

A extensão de linha já beneficiada com o lastro de pedra britada, correspondia naquela data, a

57,98 %

da quilometragem total da Rêde.

Entretanto, como a pedra britada, até hoje, adotada no lastramento das linhas da Viação Férrea, não é rigorosamente bitolada, e nem isenta do pó e do pedrisco, que com ela se encontram misturados em quantidade regular, êsse tipo de lastramento não pôde oferecer ainda, tôdas as grandes vantagens, inerentes a um bom lastro de pedra, traduzidas na solidez da linha e na redução dos trabalhos de conservação.

A-fim-de corrigir aquêles inconvenientes, que afetam principalmente, a estabilidade da camada do lastro, e a per-

meabilidade ao perfeito escoamento das águas, a Chefia da Linha está empenhada em conseguir, no ano vindouro, uma parte da produção da pedra britada, rigorosamente dimensionada, e inteiramente livre daqueles materiais nocivos ao bom tipo de lastro.

Para isso, já tem estudos feitos sôbre a remodelação a ser introduzida na pedreira do Km 4, perto de Santa Maria, dotando-a de modernos classificadores, e de compartimentos destinados a receber, separadamente, a pedra britada bitolada, o pedrisco e o pó.

Com êsse recurso, estará habilitada a organizar, também, um eficiente programa, para a revisão periódica do lastro existente, compreendendo uma limpeza rigorosa e renovação, com material novo e de melhor tipo, da camada superior que serve de apôio direto aos dormentes.

Durante o ano 1944, funcionaram, normalmente, as pedreiras da Volta do Felizardo, Saibro e Severino Ribeiro, e com intervalos as de Passo Fundo e Santo Amaro.

O custo médio do metro cúbico de pedra britada, pôsto no vagão, foi o seguinte:

Em serviço normal:

— Saibro	Cr$	14,46	— (granito)
— Felizardo	"	9,33	— (diabase)
— Severino Ribeiro	"	11,92	— (diabase)

Em serviço intermitente:

— Passo Fundo	"	32,94	— (diabase)
— Santo Amaro	"	15,48	— (arenito duro)

O quadro V-25, indica as extensões de linha lastrada com pedra ou com terra e outros materiais.

Situação do Lastro em 31-12-1944

Quadro V-25

TRECHO	Extensão	LASTRO DE		
		Pedra Britada		Terra
		Completo	Incompleto	
	Km	Km	Km	Km
S. Maria - Pôrto Alegre	390,4	390,4	—	—
Linha dupla Standard - Dir. A. Pestana	7,2	—	2,7	4.5
Variante Barreto - Dir. A. Pestana	60,5	56,3	—	4,2
S. Maria - Uruguaiana ..	374,3	189,3	22,5	162.5
Linha dupla Santa Maria I. Goulart	1,7	1,7	—	—
S. Maria - Marc. Ramos .	522.0	389,0	133,0	—
Cacequí - Rio Grande ..	489,7	162.0	37,1	290,6
Linha dupla Junção - Rio Grande	3,2	—	—	3,2
Entroncamento - Santana	158,6	158,6	—	—
Salso - São Borja	216,6	—	3,5	213,1
Uruguaiana - Barra do Quaraim	75,3	—	15,8	59.5
D. de Aguiar - São Borja	304,9	1,3	86,3	217,3
Montenegro - Caxias ...	117,3	117,3	—	—
Rio dos Sinos - Taquara	53,3	53,3	—	—
Taquara - Canela	57,0	52,0	5,0	—
C. Barbosa - B. Gonçalves	19.3	19.3	—	—
Gal. Câmara - M. Taquarí	2,1	—	—	2,1
Ramiz Galvão - S. Cruz .	30.3	—	—	30,3
Alegrete - Quaraí	115,4	35,6	16,6	63,2
Cruz Alta - Santa Rosa .	181,0	66,2	—	114,8
São Sebastião - Santana	154,5	11,2	14,8	128.5
Bazílio - Jaguarão	113.6	—	40,0	73,6
Pelotas - Pelotas Fluvial	2,9	—	—	2,9
Junção - Beira-Mar	17,4	—	—	17,4
Ramal do Riacho	4,0	—	—	4.0
Santiago - São Luiz	116,0	—	—	116,0
Total da Rêde	3 576,4	1 701,8	374,6	1 500,0
Total da Linha dupla	12,1	1,7	2,7	7,7

XVI — Despesas do Departamento da Via Permanente

1. CONTA DE CUSTEIO

No exercício de 1944, o Departamento da Via Permanente teve uma despesa total, em conta de custeio, expressa nas seguintes cifras:

Com pessoal	Cr$	20.978.844,90
" material	"	10.986.434,50
" diversos	"	1.262.275,20
Total	Cr$	33.227.554,60

Confrontada com a realizada no ano anterior, 1943, observaram-se as seguintes diferenças:

Na despesa de pessoal, um acréscimo de	Cr$	2.989.261,50(+)
Na despesa de material, uma diminuição de	"	1.304.265,90(—)
Na despesa de diversos, título adotado no exercício de 1944, e que anteriormente estava incluído no que compreendia as despesas do material, um acréscimo de	"	1.262.275,20(+)

O total, representou um aumento de despesa, de

Cr$ 2.947.270,80.

Comparadas, as despesas realizada e orçada para o mesmo exercício de 1944, verifica-se um acréscimo para aquelas de

Cr$ 3.823.046,60.

O motivo predominante de se ter aplicado importância maior nos dois casos confrontados, é uma decorrência do aumento de salário que ainda se processou no ano relatado.

A despesa de conservação ordinária, tendo alcançado o valor de Cr$ 33.227.554,60, conforme se vê pelo quadro V-26, e a extensão da linha, sendo, na mesma data, 31 de dezembro de 1944, de 3 588,587 2 quilômetros, o custo da conservação ordinária por quilômetro que resultou dêsses elementos, foi de

Cr$ 8.356,69.

Comparativo das despesas de conservação, orçadas e realizadas, em custeio, no ano de 1944

Comparativo das despesas de conservação, orçadas e realizadas, em custeio, no ano de 1944

Quadro V-26

CONTA	DESIGNAÇÃO	DESPESAS EM CR$					Diferença da despesa realizada sôbre a orçada Cr$
		REALIZADA				Orçada	
		Pessoal	Material	Diversos	Total		
2 100	Administração geral	3.641.530,90	232.248,80	339.150,10	4.212.929,80	4.218.353,20	— 5.423,40
2 101 — A	Trabalhos no leito	9.463.709,20	15.522,30	18.631,90	9.497.863,40	7.881.614,40	+ 1.616.249,00
2 101 — B	Polícia e guarda da linha	1.256.004,70	32.496,20	—	1.288.500,90	1.027.029,10	+ 261.471,80
2 102	Trens de serviço	829.079,40	1.840.440,60	2.630,60	2.672.150,60	2.282.267,10	+ 389.883,50
2 104	Conservação de viadutos, pontes e etc.	372.316,00	170.234,60	109.764,80	652.315,40	1.018.866,50	— 366.551,10
2 106	Dormentes	—	3.294.696,50	—	3.294.696,50	3.731.978,40	— 437.281,90
2 107	Trilhos e acessórios	7.632,40	1.046.040,50	4.149,10	1.057.822,00	758.729,80	+ 299.092,20
2 108	Aparelhos de mudança de via (material)	23.088,70	266.897,40	400,10	290.386,20	90.579,40	+ 199.806,80
2 109	Renovação do lastro (material)	414.784,20	235.729,20	6.978,90	657.492,30	368.227,20	+ 289.265,10
2 110 — A	Renovação do lastro	327.985,40	—	—	327.985,40	315.782,90	+ 12.202,50
2 110 — B	Substituição de dormentes	942.786,60	—	12.858,80	955.645,40	901.547,20	+ 54.098,20
2 110 — C	Substituição de trilhos	166.532,50	17,40	21.201,60	187.751,50	129.419,10	+ 58.332,40
2 110 — D	Substituição de outros materiais de linha que não sejam dormentes e trilhos	126.952,90	58,50	2.006,50	129.017,90	110.589,70	+ 18.428,20
2 110 — E	Alinhamento, nivelamento, verificação de bitola e reposição de trilhos, dormentes e lastros nos casos de enchentes, descarrilamentos e desastres	198.233,30	664,60	5.051,00	203.948,90	53.976,80	+ 149.972,10
2 111	Conservação de cêrcas	256.254,80	460.768,90	147,80	717.171,50	392.704,10	+ 324.467,40
2 112	Conservação de passagens e e acessórios	24.046,30	1.713,80	13.867,90	39.628,00	24.596,70	+ 15.031,30
2 113 — A	Conservação dos edifícios destinados a estações, paradas, postos telegráficos, armazéns e escritórios	575.287,80	564.318,20	252.510,10	1.392.116,10	1.172.982,20	+ 219.133,90
2 113 — B	Conservação dos edifícios destinados aos serviços das linhas e suas dependências	537.953,40	836.289,10	126.376,80	1.500.619,30	622.784,40	+ 877.834,90

2 113 — C	Conservação dos edifícios utilizados para oficinas, usinas e depósitos de materiais para conservação do material rodante	197.404,00	326.638,90	37.785,00	561.827,90	1.071.824,30	— 509.996,40
2 113 — D	Conservação dos edifícios para fins especiais (residencias de empregados, escolas, postos médicos, dormitórios)	362.810,20	542.784,20	115.215,60	1.020.810,00	965.410,90	+ 55.399,10
2 114	Conservação das caixas d'água	368.366,80	338.379,50	127.202,30	833.948,60	612.239,60	+ 221.709,00
2 115	Conservação dos depósitos de combustíveis e suas instalações	36.173,20	48.790,60	13.481,70	98.445,50	110.373,90	— 11.928,40
2 117	Conservação das linhas telegráficas e telefônicas	38.873,20	254.953,40	25.591,00	319.417,60	307.837,40	+ 11.580,20
2 118	Conservação das instalações de sinais	25.937,70	4.799,10	4.548,30	35.285,10	2.080,70	+ 33.204,40
2 119	Conservação das instalações rádio-elétricas	1.064,40	3.021,30	752,70	4.838,40	26.894,10	— 22.055,70
2 121	Conservação dos edifícios para estações e sub-estações de energia elétrica	341,10	989,80	—	1.330,90	—	+ 1.330,90
2 122 — A	Conservação das instalações de alta tensão	819,20	226,60	84,60	1.130,40	2.481,80	— 1.351,40
2 122 — B	Conservação das instalações de distribuição	1.622,90	673,30	74,50	2.370,70	—	+ 2.370,70
2 123	Conservação de máquinas de Via Permanente	75.841,20	171.474,00	13.099,60	260.414,80	197.975,60	+ 62.439,20
2 124	Ferramentas e utensílios para o serviço da Via Permanente	268.857,00	295.567,20	4.081,70	568.505,90	652.754,50	— 84.248,60
2 127 — A	Doentes	382.504,80	—	4.260,00	386.764,80	259.045,40	+ 127.719,40
2 127 — B	Sorteados	52.621,40	—	—	52.621,40	93.561,60	— 40.940,20
2 127 — C	Outros	1.429,30	—	372,20	1.801,50	—	+ 1.801,50
	Totais em 1944	20.978.844,90	10.986.434,50	1.262.275,20	33.227.554,60	29.404.508,00	+ 3.823.046,60
	Totais em 1943	17.989.583,40	12.290.700,40	—	30.280.283,80	26.566.691,20	
	Diferença em 1944	+ 2.989.261,50	— 1.304.265,90	+ 1.262.275,20	+ 2.947.270,80	+ 2.837.816,80	

Despesas realizadas em conta "Capital" (Subvenção da União), durante o ano de 1944

Quadro V-27

DESIGNAÇÃO DA OBRA	Despesas em 1944	Despesas anteriores a 1944	Crédito	Total geral	Despesa autorizada	OBSERVAÇÕES
	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	
Linha Santa Maria - P. Alegre						
Aquisição de 280 Km de linha para substituição	223.133,70	38.087.130,00	38.741,00	38.271.522,70	45.536.386,00	Portaria 149 de 10-2-42
Linha Santa Maria - M. Ramos						
Substituição de trilhos entre P. Fundo e Marcelino Ramos ..	742.599,20	1.434.748,60	53.790,20	2.123.557,60	3.600.109,30	Portaria 339 de 30-3-43
Linha Santa Maria - Uruguaiana						
Aumento no armazém da estação de Alegrete	5.054,50	21.208,10	1.369,00	24.893,60	27.596,10	Portaria 1 105 de 24-9-43
Triângulo e aumento de linhas em Carumbé	35,70	—	—	35,70	155.442,50	Portaria 1 535 de 28-12-43

Linha Entroncamento - Santana						
Construção de instalação sanitária em Santana	47.830,40	—	—	47.830,40	36.405,10	Portaria 1 348 de 23-11-43
Aumento de linhas em Porteirinha	28,60	—	—	28,60	67.162,30	Portaria 720 de 14-7-44
Aumento de linhas na estação de Santana	22.597,80	87.389,50	—	109.987,30	104.231,70	Portaria 797 de 22-10-42
Linha Cacequí - Rio Grande						
Moradia para o encarregado do recebimento de carvão em Rio Negro	10.523,40	—	—	10.523,40	38.094,20	Portaria 1 088 de 13-11-44
Diversos						
Reaproveitamento de trilhos e acessórios	227.226,50	1.728.375,20	—	1.955.601,70	4.132.958,50	Decreto 7 696 de 20-8-41
Lastramento da linha com pedra britada	1.217.001,00	47.263.954,80	73.559,20	48.407.396,60	53.074.822,00	Decretos 118 e 6 600 de 26-10-34 e 16-12-940
TOTAL GERAL	2.496.030,80	88.622.806,20	167.459,40	90.951.377,60	—	—

Para a formação dêsse custo unitário, concorreram de modo especial, além das despesas com a conservação da linha pròpriamente dita, as realizadas com a reparação, reconstrução e conservação de todos os edifícios da Rêde, obras de arte, instalações hidráulicas, trens de serviço e de socôrro, cêrcas e várias outras em menor escala, tôdas amplamente discriminadas no quadro V-26, constante dêste relatório.

O referido índice de despesa unitária, comparado com o do exercício de 1943, apresenta uma majoração de

9,7 %.

2. CONTA DE CAPITAL

Os gastos que efetuou o Departamento da Via Permanente, sob êsse título, no ano de 1944, foram computados em

Cr$ 2.496.030,80.

O quadro anexo, V-27, discrimina a natureza da obra ou material, em que incidiram as importâncias parciais, formadoras dêsse total.

XVII — Trabalhos elaborados pela Secção Técnica

Em 1944, foram elaborados pela Secção Técnica do Departamento da Via Permanente, 99 projetos e desenhos, conforme discriminação a seguir:

De edifícios	10
" linhas e desvios da Rêde	12
" desvios particulares	13
" obras de arte	6
" instalações hidráulicas e sanitárias	5
" padrões da via permanente	35
" recintos de estações	4
" diversos	14

Durante o mesmo exercício, foram elaborados 124 orçamentos, discriminados a seguir por assuntos e respectivos totais:

19	relativos a edifícios	Cr$	792.482,40
17	" " linhas e desvios da Rêde	"	1.241.508,90
38	" " desvios particulares	"	784.046,80
21	" " obras de arte	"	112.516,00
20	" " instalações hidráulicas e sanitárias	"	206.014,20
15	" " diversos	"	221.508,40
	Total	Cr$	3.358.076,70

XVIII — Pessoal desligado do serviço por aposentadoria ou falecimento

No decorrer de 1944, foram desligados por aposentadoria, do quadro do Departamento da Via Permanente, apenas 74 empregados, sendo:

Invalidez	68
Aposentadoria ordinária	2
" compulsória	4

No mesmo período, faleceram 27 empregados.

XIX — Movimento da Secretaria e da Secção de Contas

O movimento da Secretaria do Departamento, durante o ano relatado, foi o seguinte:

Cartas expedidas à Diretoria	617
" " a diversos	1 793
Telegramas dactilografados	1 339
Orçamentos "	124
Pedidos de férias despachados	3 554
Impressos de comunicação s/férias despachadas	3 554
Requerimentos de licença para tratamento de saúde, registados, informados e despachados	3 902
Elementos para o Boletim do Pessoal	36
Guias de correspondência emitidas	8 000
Cópias de registados diversos	20 000

Documentos protocolados:

Procedentes das Inspetorias	3 705
" da Diretoria e Departamentos	2 986
" de diversos	2 333

Quadros diversos, dactilografados:

Mensais, de acidentes na linha	12
" " lastramento da linha com pedra britada.	12
" " emprêgo de dormentes padrão	12
" " balancete de dormentes	12
Semanais, de avançamento da Substituição de trilhos no trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos	48
Estatísticos para o D. N. E. F. e Comissão da Rêde	30

Processos de Abono Familiar

Recebidos	1 108
Registados	1 108
Encaminhados	1 108
Despachados	1 087

Além dos encargos normais da Secção de Contas e Contrôle, relacionados com as despesas e estatística dos serviços do Departamento da Via Permanente, transitaram e foram por ela processados em 1944:

958	impressos de admissão de pessoal
818	" " demissão do pessoal
4 128	" " remoção, transferência e promoção
225	" " punição
3 554	" " pedidos de férias
1 072	" " contas a pagar
274	" " ordem de serviço para as Oficinas Mecânicas.

XX — Quadro administrativo do Departamento da Via Permanente, em 31-12-1944

Chefe do Departamento ..	Eng.º	Manoel Coelho Parreira
Engenheiro Auxiliar	”	Carlos Ferreira Guimarães
Assistente do Departamento	”	Carlos Pestana
” ” ”	”	Benjamim Ferreira Borges
” ” ”	”	Alfredo da Costa Pereira
Chefe da Secção Técnica ..	”	Cezar Teixeira de Freitas
” ” Secretaria	Sr.	Vinicius Barcála
” ” Secção de Contas e Contrôle	”	Antonio Lamachia Farias
Inspetor da 1.ª Inspetoria de Linha	Eng.º	Moysés Coelho Parreira
Inspetor da 2.ª Inspetoria de Linha	”	Mario Ferlini Sporleder
Inspetor da 3.ª Inspetoria de Linha	”	Romualdo da Costa e Silva
Inspetor da 4.ª Inspetoria de Linha	”	Saul Fernandes Sastre
Inspetor da 5.ª Inspetoria de Linha	”	Armando Pereira Alves
Inspetor da 6.ª Inspetoria de Linha	”	Percio Gaspar Reis
Inspetor da 7.ª Inspetoria de Linha	”	Oscar Athanazio
Inspetor da 8.ª Inspetoria de Linha	”	Ignacio Alencastro Guimarães Neto
Inspetor da 9.ª Inspetoria de Linha	”	Moderato Visintainer
Inspetor da 10.ª Inspetoria de Linha	”	Heinz Eugen Marquardt
Inspetor da 11.ª Inspetoria de Linha	”	Leoncio Keisermann
Chefe do Serviço de Patrimônio Imobiliário	”	Nelson Pereira Ehlers

O quadro administrativo do Departamento sofreu apenas duas alterações no ano relatado. Uma delas foi a designação para a função de Inspetor de Linha da 8.ª Inspetoria, que se encontrava vaga, do eng.º Inacio Alencastro Guimarães Neto; e a outra, a designação do eng.º Leoncio Keisermann para a

função de Inspetor de Linha da 11.ª Inspetoria, que resultara vaga em conseqüência da avulsão, a pedido, do eng.º Eugenio Vieira dos Santos.

XXI — Registo de ocorrências

Persistiu com intensidade, a sêca que há 3 anos vem ocasionando graves prejuízos à economia do Rio Grande do Sul.

Providências de tôda a ordem foram tomadas pelo Departamento da Via Permanente, no sentido de atender os pontos críticos, e evitar, tanto quanto possível, a suspensão do tráfego de trens.

* * *

É com satisfação de registo aquí, os meus mais sinceros agradecimentos a todos aquêles que, com alta compreensão dos seus deveres para com a coletividade, trabalharam com dedicação e exemplar desprendimento pessoal, no esfôrço comum para o aperfeiçoamento dos serviços da linha.

À Diretoria, cabe-me agradecer, também, as demonstrações de invariável confiança com que me tem honrado.

Pôrto Alegre, 31 de agôsto de 1945.

a) **Manoel Parreira**
Eng.º Chefe do Departamento
da Via Permanente

DEPARTAMENTO ECONÔMICO E COMERCIAL

Índice da matéria contida no Relatório

Páginas

I — SERVIÇO RÔDO-FERROVIÁRIO 296

II — TARIFAS 304

III — TRANSPORTES FERROVIÁRIOS DE VULTO 315

IV — SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES 318

V — INVESTIGAÇÕES RESERVADAS 320

VI — AGÊNCIA CENTRAL 320

VII — QUADRO ADMINISTRATIVO DO DEPARTAMENTO 320

DEPARTAMENTO ECONÔMICO E COMERCIAL

Sr. Eng.º Diretor.

Cumprindo disposições regulamentares em vigor, apresento-vos nas linhas que se seguem, o Relatório dos serviços dêste Departamento, relativo ao exercício de 1944.

Criado com a finalidade de melhor atender as necessidades crescentes da Indústria, do Comércio e do Público em geral, oferecendo-lhes serviços cada vez mais cômodos e mais eficientes, e de realizar estudos de caráter econômico-comercial, continuou êste Departamento, durante o ano relatado, embaraçado em suas atividades, por motivo de perdurarem ainda o estado de guerra, com tôdas as suas conseqüências, e a falta de uma coordenação de transportes, de modo que venha colocar cada transportador em seu lugar, delimitando-lhe as respectivas zonas de influência e facilitando-lhe a concessão dos elementos indispensáveis à sua existência.

Dentre êstes, destacam-se: a concessão de combustíveis e a adoção de uma regulamentação fiscal equitativa.

A coordenação de transporte viria trazer a ordem nas diversas correntes de tráfego, que hoje se desenvolvem no Estado, com prejuízo de muitos.

A riqueza da produção continua a se acumular, em diversos centros de trabalho, do Estado, esperando que o desenvolvimento de nosso serviço venha resolver o problema de drená-la, para as nossas estações ferroviárias.

Contudo, podemos assinalar que o tráfego rodoviário, a cargo dêste Departamento, compreende os seguintes trechos, com as modalidades de exploração abaixo enunciadas:

a) **Exploração direta pela Viação Férrea**

Recebimento e entrega de bagagens e encomendas, a domicílio, em Pôrto Alegre.

b) **Exploração indireta, mediante contrato**

1.º) Recebimento e entrega de mercadorias, a domicílio, em Pôrto Alegre, pela firma Edgar Silveira.

2.º) Tráfego rôdo-ferroviário Bento Gonçalves - Lagôa Vermelha, passando por Alfredo Chaves e Prata, para o transporte de encomendas e cargas, pela firma J. Mello & Cia., restabelecido a partir de 5 de Março de 1944, compreendendo mais o prolongamento de Prata a Lagôa Vermelha.

3.º) Tráfego rôdo-ferroviário Santa Bárbara - Iraí, passando por Palmeira e Barril para o transporte de passageiros, pelo Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER).

4.º) Tráfego rôdo-ferroviário Santa Bárbara - Iraí, passando por Palmeira e Barril, para o transporte de encomendas e cargas, pela firma Mello, Stolz & Cia.

I — Serviço Rôdo-ferroviário

Os quadros, a seguir, exprimem o movimento que tem tido o transporte rôdo-ferroviário, em 1944, comparado com o do ano anterior.

Conforme vem se externando esta Chefia, sempre que se lhe proporciona ocasião, melhores seriam os resultados auferidos pela Viação Férrea, se o serviço de transporte rôdo-ferroviário estivesse inteiramente a seu cargo, para uma exploração direta.

Os lucros que, por fôrça de contratos, se acumulam em benefício dos concessionários, mantendo suas emprêsas, poderiam reverter para a Viação Férrea, sendo esta a única beneficiária, se fosse ela a exploradora direta dos serviços.

Acresce, ainda, uma circunstância importante: os serviços seriam prestados ao Público, com elevado interêsse de bem serví-lo, isento de qualquer cogitação secundária, como, aliás, é a característica da Viação Férrea.

TRANSPORTE DE BAGAGENS E ENCOMENDAS A DOMICÍLIO EM PÔRTO ALEGRE

Quadro C-1

MESES	Pêso transportado	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Janeiro	230 000	10.717,70	4.637,50	6.080.20	—
Fevereiro	225 539	12.833,10	6.844,60	5.988,50	—
Março	329 052	17.147,10	7.468,20	9.678,90	—
Abril	194 660	12.270,40	6.829,20	5.441,20	—
Maio	161 097	13.115,60	7.222,50	5.893,10	—
Junho	297 101	14.558,60	6.993,90	7.564,70	—
Julho	334 702	13.599,20	6.933,10	6.666,10	—
Agôsto	186 595	12.670,70	9.373,70	3.297,00	—
Setembro	193 019	11.692,10	7.529,10	4.163,00	—
Outubro	209 179	11.877,20	10.622,20	1.255,00	—
Novembro	167 000	12.009,10	9.446,60	2.562,50	—
Dezembro	187 000	15.677,00	8.818,40	6.858,60	—
TOTAIS	2 714 944	158.167,80	92.719,00	65.448,80	—

TRANSPORTE DE MERCADORIAS A DOMICÍLIO EM PÔRTO ALEGRE

Movimento Registado em 1944

Quadro C-2

MESES	Mercadorias transportadas	Receita	DESPESAS				RESULTADO	
			Pessoal	Combustível	Contratante	Total	Saldo	Deficit
	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Janeiro	2 835 000	23.124,15	3.117,20	4.047,24	7.840,24	15.004,68	8.119,47	—
Fevereiro	2 771.000	27.941,17	9.270,10	3.406,40	7.868,50	20.545,00	7.396,17	—
Março	3 683 000	38.079,79	10.860,80	4.332,69	10.298,10	25.491,59	12.588,20	—
Abril	2 886 000	31.085,50	11.503,60	4.032,40	10.717,60	26.253,60	4.831,90	—
Maio	3 025 000	35.426,20	12.037,60	4.134,00	12.580,00	28.751,60	6.674,60	—
Junho	2 937 000	33.887,20	12.026,00	4.267,20	12.579,30	28.872,50	5.015,20	—
Julho	3 772.000	40.352,60	13.792,30	4.048,00	14.952,20	32.792,50	7.560,10	—
Agôsto	3 353 000	36.987,40	13.244,40	4.969,20	13.388,60	31.602,20	5.385,20	—
Setembro	2 896 000	32.564,60	16.231,00	3.974,40	11.724,80	31.930,20	634,40	—
Outubro	2 905 000	33.467,20	13.566,40	4.183,80	11.967,80	29.718,00	3.749,20	—
Novembro	2 642 000	30.607,10	12.684,70	3.645,80	11.384,30	27.714,80	2.892,30	—
Dezembro	2 393 000	33.560,00	13.125,50	3.721,00	11.785,00	28.632,50	4.927,50	—
TOTAL	36 298 000	397.083,41	141.459,60	48.762,13	137.086,44	327.309,17	69.774,24	—

TRANSPORTE DE MERCADORIAS A DOMICÍLIO EM PÔRTO ALEGRE

Movimento Registado em 1943

Quadro C-2

MESES	Mercadorias transportadas	Receita	DESPESAS				RESULTADO	
			Pessoal	Combustível	Contratante	Total	Saldo	Deficit
	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Janeiro	2 663 922	20.380,10	8.390,00	4.344,60	7.529,00	20.263,00	116,50	—
Fevereiro	2 395 211	19.750,55	8.780,00	3.030,25	6.751,58	18.561,83	1.188,72	—
Março	2 762 958	25.187,70	10.922,50	3.204,80	8.210,19	22.337,49	2.850,21	—
Abril	3 247 222	28.428,46	10.688,60	3.443,45	9.739,42	23.871,47	4.556,99	—
Maio	3 466 222	30.109,46	12.748,50	4.365,30	10.365,44	27.479,24	2.630,22	—
Junho	2 797 306	25.319,67	11.940,80	4.514,80	8.519,54	24.975,14	344,53	—
Julho	2 339 706	22.439,06	10.688,40	4.097,20	7.253,16	22.038,76	400,03	—
Agôsto	3 456 762	27.630,65	11.625,80	5.082,79	9.669,84	26.378,43	1.252,22	—
Setembro	3 706 791	29.928,96	15.671,70	5.055,97	10.299,82	31.027,49	—	1.098,53
Outubro	2 922 863	25.087,60	14.121,20	3.929,60	8.333,30	26.384,10	—	1.296,50
Novembro	3 423 168	26.488,70	14.191,80	4.335,00	9.316,20	27.843,00	—	1.354,30
Dezembro	3 136 305	26.112,70	16.000,10	4.831,70	8.930,60	29.762,40	—	3.649,03
TOTAL	36 318 436	306.863,61	145.769,40	50.235,46	104.918,09	300.922,35	13.339,42	7.398,36

NOTA: — Em 1943, houve um saldo no balanço geral de Cr$ 5.941,06.

Movimento de encomendas expedidas e recebidas pelas estações rodoviárias de Alfredo Chaves, Prata e Lagôa Vermelha nos anos de 1944 e 1943

Quadro C-3

Estações	1944						1943			
	Expedidas	Recebidas	Total	FRETE			Expedidas	Recebidas	Total	Frete Rôdo-Ferroviário
				Rodoviário	Ferroviário	Total				
	Kg	Kg	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Kg	Kg	Kg	Cr$
Alfredo Chaves	12 638	52 560	65 198	4.926,10	11.419,00	16.345,10	13 425	11 029	24 454	6.343,50
Prata	500	2 184	2 684	518,50	1.401,60	1.920,10	1 342	6 000	7 342	1.418,40
Lagôa Vermelha	—	1 222	1 222	331,50	356,80	688,30	—	—	—	—
Soma	13 138	55 966	69 104	5.776,10	13.177,40	18.953,50	14 767	17 029	31 796	7.761,90

(1943 — Alfredo Chaves e Prata, fechadas de Julho a Dezembro)
(Lagôa Vermelha iniciou o serviço em Março de 1944)

Movimento de mercadorias expedidas e recebidas pelas estações rodoviárias de Alfredo Chaves, Prata e Lagôa Vermelha nos anos de 1944 e 1943

Quadro C-4

Estações	1944						1943			
	Expedidas	Recebidas	Total	FRETE			Expedidas	Recebidas	Total	Frete Rôdo-Ferroviário
				Rodoviário	Ferroviário	Total				
	Kg	Kg	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Kg	Kg	Kg	Cr$
Alfredo Chaves	2 443 405	473 089	2 916 494	182.531,90	137.167,10	319.699,00	1 632 164	518 102	2 150 266	204.571,80
Prata	185 345	236 091	421 436	25.697,40	32.820,80	58.518,20	77 653	245 197	322 850	47.182,80
Lagôa Vermelha	601	21 208	21 809	11.275,40	2.559,00	13.834,40	—	—	—	—
Soma	2 629 351	730 388	3 359 739	219.504,70	172.546,90	392.051,60	1 709 817	763 299	2 473 116	251.754,60

(1943 — Alfredo Chaves e Prata, fechadas de Julho a Dezembro)
(Lagôa Vermelha iniciou o serviço em Março de 1944)

Movimento de bagagens e encomendas expedidas e recebidas pelas estações rodoviárias de Palmeira, Barril e Iraí nos anos de 1944 e 1943

Quadro C-5

Estações	1944						1943			
	Expedidas	Recebidas	Total	FRETE			Expedidas	Recebidas	Total	Frete Rôdo-Ferroviário
				Rodoviário	Ferroviário	Total				
	Kg	Kg	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Kg	Kg	Kg	Cr$
Palmeira	3 574	18 349	21 923	2.928,40	12.794,10	15.722,50	—	—	—	—
Barril	4 739	36 796	41 535	10.511,40	22.515,30	33.026,70	182	372	554	118,80
Iraí	4 724	24 311	29 035	8.075,40	16.347,30	24.422,70	526	1 125	1 651	347,20
Soma	13 037	79 456	92 493	21.515,20	51.656,70	73.171,90	708	1 497	2 205	466,00

(Em 1943 estas estações estiveram fechadas de Fevereiro a Novembro)

Movimento de mercadorias expedidas e recebidas pelas estações rodoviárias de Palmeira, Barril e Iraí nos anos de 1944 e 1943

Quadro C-6

Estações	1944						1943			
	Expedidas	Recebidas	Total	FRETE			Expedidas	Recebidas	Total	Frete Rôdo-Ferroviário
				Rodoviário	Ferroviário	Total				
	Kg	Kg	Kg	Cr$	Cr$	Cr$	Kg	Kg	Kg	Cr$
Palmeira	3 271 745	895 711	4 167 456	310.316,70	359.861,80	670.178,50	288 492	75 592	364 084	52.898,40
Barril	1 519 600	393 018	1 912 618	240.319,10	286.082,80	526.401,90	56 291	13 781	70 072	13.696,20
Iraí	645 335	733 218	1 378 553	175.320,00	192.069,10	367.389,10	130 000	61 000	191 000	44.989,20
Soma	5 436 680	2 021 947	7 458 627	725.955,80	838.013,70	563.969,50	474 783	150 373	625 156	111.583,80

(Em 1943 — Palmeira, Barril e Iraí fechados de Fevereiro a Novembro)

II — Tarifas

As tarifas aprovadas pela Portaria n.º 43, de 7 de Janeiro de 1942, continuaram em vigor, durante o ano de 1944, com as alterações que vêm sofrendo nêsse período de vigência.

Durante o ano relatado, as modificações foram as que se especificam a seguir, as quais visaram reduções, em sua quasi totalidade, e foram realizadas em atenção a solicitações da clientela interessada e a conveniência da própria Viação Férrea.

Alterações sofridas pelas tarifas aprovadas pela Portaria N.º 43, de 7 de Janeiro de 1942, durante o ano de 1944

Quadro C-7

ATO QUE ALTEROU	ASSUNTO DA ALTERAÇÃO	DATA A PARTIR DA QUAL ENTROU EM VIGOR
Circular n.º CT-44/28 de 20-1-1944.	**PREÇOS DE BILHETES DE ASSINATURA** Por não atenderem à exigência do art. 210 do R. G. T., foram alterados os preços de bilhetes de assinatura, da seguinte forma: **1.ª CLASSE** **Km** **inteira** **meia** 1 de Cr$ 27,50 para Cr$ 55,00 de Cr$ 15,00 para Cr$ 30,00 2 " Cr$ 27,50 " Cr$ 55,00 " Cr$ 15,00 " Cr$ 30,00 3 " Cr$ 27,50 " Cr$ 55,00 " Cr$ 15,00 " Cr$ 30,00 4 " Cr$ 27,50 " Cr$ 55,00 " Cr$ 15,00 " Cr$ 30,00 5 " Cr$ 27,50 " Cr$ 55,00 " Cr$ 15,00 " Cr$ 30,00 6 " Cr$ 32,50 " Cr$ 55,00 " Cr$ 15,00 " Cr$ 30,00 7 " Cr$ 37,50 " Cr$ 55,00 " Cr$ 17,50 " Cr$ 30,00 8 " Cr$ 42,50 " Cr$ 55,00 " Cr$ 22,50 " Cr$ 30,00 9 " Cr$ 47,50 " Cr$ 55,00 " Cr$ 25,00 " Cr$ 30,00 10 " Cr$ 52,50 " Cr$ 55,00 " Cr$ 27,50 " Cr$ 30,00	20 de Janeiro de 1944

ATO QUE ALTEROU	ASSUNTO DA ALTERAÇÃO	DATA A PARTIR DA QUAL ENTROU EM VIGOR
	2.ª CLASSE	

Km	inteira			meia		
1	de Cr$ 17,50	para	Cr$ 35,00	de Cr$ 7,50	para	Cr$ 15,00
2	" Cr$ 17,50	"	Cr$ 35,00	" Cr$ 7,50	"	Cr$ 15,00
3	" Cr$ 17.50	"	Cr$ 35,00	" Cr$ 7,50	"	Cr$ 15,00
4	" Cr$ 17,50	"	Cr$ 35,00	" Cr$ 7,50	"	Cr$ 15,00
5	" Cr$ 17.50	"	Cr$ 35,00	" Cr$ 10,00	"	Cr$ 15,00
6	" Cr$ 22,50	"	Cr$ 35,00	" Cr$ 10,00	"	Cr$ 15,00
7	" Cr$ 25,00	"	Cr$ 35,00	" Cr$ 12,50	"	Cr$ 15,00
8	" Cr$ 30,00	"	Cr$ 35,00	" Cr$ —	"	Cr$ —
9	" Cr$ 32,50	"	Cr$ 35,00	" Cr$ —	"	Cr$ —

Despacho da V. F., de 14 - 10 - 43, homologado pelo Diretor Geral, do D. N. E. F., em despacho de 15-12-43.	**PEDRA CALCÁREA EM VAGÕES PLATAFORMAS** Os Srs. Ataliba Machado & Irmão, proprietários de jazidas de pedra calcárea localizadas em Bagé, e, além disto, estabelecidos nessa mesma cidade e na de Carasinho, solicitaram ao D. P. C. a realização de um ajuste com a Viação Férrea, nos têrmos do art. 12, letra a, do R. G. T. Sugeriram o aproveitamento de vagões, que de retôrno do Rio Grande demandam a Serra, em busca de madeiras, cereais e outros produtos. Como solução, resolveu a Viação Férrea o seguinte:	17 de Fevereiro de 1944

	"A pedra calcárea, quando procedente de estações compreendidas entre Bagé, inclusive, e Cacequí, em vagões plataformas, com destino às estações da Linha da Serra, a partir de Julio de Castilhos, inclúsive, até Marcelino Ramos, compreendendo os ramais, seja taxada pela tabela C-28, das tarifas em vigor"	
Têrmo de Acôrdo de 14-1-1944.	**COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL. ABATIMENTO DE 15% NOS FRETES.** De conformidade com o que determina o Decreto-Lei n.º 5 874, de 2 de Dezembro de 1941, foi firmado, aos 14 dias do mês de Janeiro de 1944, um Têrmo de Acôrdo, entre o Govêrno Federal, representado no áto, pelo Eng.º Chefe do Distrito Fiscal de Pôrto Alegre, do D. N. E. F., e pelo Eng.º Diretor da Viação Férrea, para a concessão, à Companhia Siderúrgica Nacional, do abatimento de 15% nas tarifas em vigor, para os transportes de materiais de construção de instalação e de exploração, e para os de gusa, de ferro e de aço, dela procedentes, ex-vi do Decreto-Lei n.º 3 874, de 2-12-41.	17 de Fevereiro de 1944
Circular n.º CT-44/29, de 17-2-1944.	**MÍNIMO DE PÊSO PARA MERCADORIAS** Na relação de mercadorias, constantes da Circular n.º CT-43/14, de 12-2-1943, foram acrescidas as seguintes: Nervos secos ou salgados ..... 1/3 da lotação Papel e papelão velhos, inutilizados, para fábrica de papel ..... 1/2 " " Tendões de animais ..... 1/3 " "	17 de Fevereiro de 1944

ATO QUE ALTEROU	ASSUNTO DA ALTERAÇÃO	DATA A PARTIR DA QUAL ENTROU EM VIGOR
Telegrama Circular n.º 19, de 23-2-1944.	**ÓLEOS MINERAIS DISSOLVENTES** A pedido reiterado da Ipiranga S. A., foi dada instrução aos agentes, para classificarem, na tabela C-13, os óleos minerais, em geral, para fins industriais, inclusive os produtos apresentados com a designação "dissolventes" ou "solventes".	23 de Fevereiro de 1944
Despacho de 1-2-1944, do Sr. DR.	**LEITE FRESCO EM CARRO-MOTOR, ENTRE SANDER E PÔRTO ALEGRE** Atendendo-se a uma solicitação do D. P. T., foi procedido um estudo, em tôrno das tarifas a serem aplicadas, para o transporte de leite, diário, em carro-motor, entre Sander e Pôrto Alegre. Os resultados do estudo foram aprovados, no sentido de aplicar-se ao transporte a tabela B-8 das tarifas em vigor, com a taxa adicional de 40%, para o leite em carro-motor, tendo em conta o uso provável dos tarros comuns.	26 de Fevereiro de 1944
Portaria n.º 1, de 4-1-1944, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.	**MERCADORIAS DE PÁTEO. EXCLUSÃO DE AZULEJOS** De conformidade com a Portaria n.º 1, de 4-1-1944, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foram os azulejos excluídos da relação das mercadorias de páteo, constantes do Anexo n.º 5, do R. G. T.	8 de Maio de 1944

Despacho do Sr. Diretor, de 10-5-1944.	**CELULOSE, PASTA MECÂNICA OU MASSA DE MADEIRA** O Sr. Homero Guerra, fabricante de pasta mecânica e papelão, em Carasinho, neste Estado, solicitou em carta de 4 de Abril de 1944, que se aplique a classificação na tabela C-23, à pasta de madeira, não perfurada, que se destine à exportação. Alegou que, em face das dificuldades do tráfego mútuo, pretendia remeter o seu produto para exportação, circulando a mercadoria dentro do Estado, e, por conseguinte, sem embaraço de outra estrada. O assunto foi devidamente estudado, levando-se em consideração os têrmos do Decreto-Lei federal n.º 5903, de 21 de Outubro de 1943, que suspende a exigência da nota n.º 231, da Tarifa Alfandegária em vigor, enquanto perdurar o estado de guerra. Deferida a pretensão do requerente, foi abolida a exigência da perfuração das fôlhas de celulose, para os despachos em tráfego próprio da Viação Férrea, continuando a ser observada, para as faturas destinadas à E. F. Sorocabana e outras estradas no norte.	9 de Junho de 1944
Portaria n.º 455, de 22-4-1944, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.	**TIPOS E PREÇOS DE CADERNETAS-QUILOMÉTRICAS** A Viação Férrea mantinha, além dos tipos comum e comercial para firmas, o tipo comercial individual. Conforme os tipos e as quilometragens, constituiam 8 variedades de cadernetas, o que ocasionava penoso trabalho de conferência, na Contadoria da Receita. Por êsse motivo, essa repartição solicitou uma providência simplificadora. Com fundamento em dados estatísticos, levantados sôbre as preferências dispensadas aos diferentes tipos de cadernetas, foram adotados os seguintes tipos, em substituição aos existentes:	9 de Junho de 1944

ÁTO QUE ALTEROU	ASSUNTO DA ALTERAÇÃO	DATA A PARTIR DA QUAL ENTROU EM VIGOR
	Comuns: 3 000 Km ..... total Cr$ 390,00 ou Cr$ 0,13 por Km **Comerciais:** Individuais . 3 000 Km — total Cr$ 330,00 ou Cr$ 0,11 por Km Firmas ....12 000 Km — total Cr$ 840,00 ou Cr$ 0,07 por Km	
Áto de 23-11-1944, do D. N. E. F., aprovou a providência adotada pela Diretoria.	**PEQUENOS ANIMAIS, EM CAIXAS, ENGRADADOS ETC., TRANSPORTADOS EM CARRO "CABOOSE"** A Cia. Swift do Brasil S. A., do Rio Grande, dirigindo-se ao seu representante, nesta Capital, em carta de 28-3-1944, solicitou quc o mesmo se entendesse com a administração da Viação Férrea, no sentido de conseguir um frete mais razoável, para o transporte de aves vivas, em engradados, em carros que conduzem os tropeiros, nos trens completos de animais. Declarou a Cia. que se achava interessada, no transporte de aves, da Serra, para o seu Estabelecimento de Rio Grande, havendo tôda a conveniência em fazer êsse transporte, nos carros destinados aos tropeiros, encarregados de cuidar os animais do trem completo. Feitos os necessários estudos, chegou-se à conclusão de poder a Viação Férrea efetuar o transporte solicitado, pela tabela C-5 das tarifas em vigor.	8 de Novembro de 1944

O D.N.E.F., em despacho de 23 de Novembro de 1944, aprovou a providência adotada pela Diretoria, no sentido de classificar, na tabela C-5,

> "as aves vivas, domésticas ou silvestres, e pequenos animais em caixas, engradados, gaiolas, viveiros etc., quando despachados em trens completos de animais, nos carros que conduzem os tropeiros, sob os cuidados dêstes e a pedido e sob inteira responsabilidade do expedidor.

Carta de 22-6-1944 da Diretoria, ao Sr. Gerente do Frigorífico Armour.

8 de Novembro de 1944

MÍNIMO DE PÊSO PARA CARVÃO DE PEDRA, EM VAGÕES COM BORDAS, QUE NÃO PERMITAM O APROVEITAMENTO DA LOTAÇÃO EM PÊSO

O Frigorífico Armour, de Santana, reclamou, em carta de 30 de Março de 1944, contra o pagamento de diversas diferenças, que foram cobradas pela Contadoria da Receita, provenientes de pêso verificados em Cacequí, de vagões carregados com carvão de pedra, procedente de Pôrto Alegre.

Alegou o Frigorífico Armour que os vagões são despachados, completamente cheios, isto é, carregados até ao rés das bordas, chegando a Cacequí, com pequena margem na altura da borda, em conseqüência da trepidação na viagem.

Realizou-se um estudo detalhado do assunto, chegando-se, por fim, a julgar procedente a reclamação do Frigorífico Armour, estabelecendo-se as seguintes conclusões:

a) **ocorrendo o carregamento, em vagões especiais de carvão**

para vagões de	28 toneladas	.....	22 toneladas
" " "	24 "	.....	20 "
" " "	14 "	.....	10 "

ATO QUE ALTEROU	ASSUNTO DA ALTERAÇÃO	DATA A PARTIR DA QUAL ENTROU EM VIGOR
	b) **ocorrendo o carregamento, em vagões comuns**	
	para vagões de qualquer lotação ..... pela lotação	
Circular n.º CT-44/32 da Contadoria da Receita.	**TORTAS DE LINHAÇA, DE CAROÇO DE ALGODÃO E OUTRAS, PARA FORRAGEM. MÍNIMO DE PÊSO**	8 de Novembro de 1944
	Sendo esta mercadoria suscetível de lotar o vagão em volume e não em pêso, foi determinado para a mesma que: Tortas de linhaça, de carôço de algodão e outras, para forragem, o mínimo de pêso de 2/3, por vagão.	
Despacho do Sr. DR., de 28-6-1943.	**ALUGUEL DE CARROS DORMITÓRIOS E DE ADMINISTRAÇÃO**	8 de Novembro de 1944
	O Sr. Eng.º Chefe do Departamento Econômico e Comercial, em carta de 16 de Novembro de 1942, dirigida ao Sr. Eng.º Sub-Diretor, propõe que seja modificado o atual sistema de cobrança do preço de aluguel de um carro de administração. Alega que, de acôrdo com as novas tarifas e	

de 36 passagens de 1.ª classe, acrescido da taxa de reboque do veículo vazio e mais o custo dos leitos de que dispuser o carro, além das taxas de 20% relativas a acomodação especial, 2% da C. A. P. etc.

Esclarece que, como é cobrado o valor de 36 passagens, os requisitantes se julgam com direito de se fazerem acompanhar por outros viajantes até aquêle limite, quando efetivamente êsses carros só podem acomodar poucos viajantes. Informa que em conseqüência têm surgido diversas reclamações, pois o público não compreende que apenas seja permitido viajar um determinado número de pessoas, quando se lhe exige o pagamento de elevado número de passagens.

Acrescenta ainda parecer-lhe excessivo o preço que atualmente está sendo cobrado, pelo aluguel dêsses carros, em relação ao de um carro dormitório reservado.

Tendo-se em vista o que dispõe o art. 262, do R. G. T., que dá plena liberdade às Emprêsas, para taxar o aluguel de carros de administração, e, levando-se em conta que, efetivamente, é elevado o preço do aluguel dos mesmos, foi o assunto estudado em seus detalhes, chegando-se às conclusões, que se encontram consubstanciadas, na Circular n.º CT-44/33, de 8-11-1944, da Contadoria da Receita.

a) **Filiação da Viação Férrea à Contadoria Geral de Transportes**

Em ofício n.º E-8/73, de 24 de Janeiro de 1944, a Diretoria da Viação Férrea, dirigindo-se ao Sr. Presidente do Conselho Administrativo da Contadoria Geral de Transportes, solicitou a sua filiação a êsse órgão coletivo.

O pedido obteve deferimento, efetivando-se a filiação.

b) **Revisão**

Em ofício n.º D-135-2/314, de 20 de Dezembro de 1943, o Sr. Diretor da Viação Férrea propôs, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a revisão parcial da Classificação Geral das Mercadorias em vigor, providência exigida pela necessidade do serviço.

O Sr. Eng.º Chefe do Distrito Fiscal de Pôrto Alegre, do D. N. E. F., em ofício n.º D. P. A/100, de 28 de Abril de 1944, comunicou ao Sr. Diretor da Viação Férrea que o Diretor Geral daquêle Departamento "resolveu determinar que, em substituição àquelas alterações, apresente a Rêde proposta de revisão tarifária, segundo a Pauta C. G. T.-2, de acôrdo com o que determina a portaria 553, de 8 de Junho de 1943, por se haver a mesma filiado à Contadoria Geral de Transportes".

Levando em consideração que, de conformidade com a Portaria ministerial, n.º 553, de 8 de Junho de 1943, deveria ser levado a efeito, até 31 de Dezembro de 1944, a revisão das tarifas da Rêde; considerando ainda tratar-se de um trabalho vasto e complexo, que demandava tempo e que encerrava: nomenclatura das mercadorias, examinando-se como se comporta a da C. G. T.-2, em face dos usos e costumes consagrados na Viação Férrea; classificação das mercadorias, fazendo-se o encaixe das 28 tabelas existentes na Viação Férrea, nas 15 constantes da C. G. T.-2; classificação dos animais, fazendo-se o encaixe das 12 tabelas existentes na Viação Férrea, nas 7 constantes da C. G. T.-2; taxas acessórias; taxas especiais e pauta de preços correntes para a cobrança da taxa "ad-valorem", foi elaborado, por êste Departamento, um programa de ação, capaz de neutralizar as dificuldades apresentadas, por um trabalho volumoso como o que se tinha em vista; incluiu êste Departamento, no programa traçado,

o nome do Sr. Mario José Rodrigues, assistente do Contador da Receita, e o do Eng.º João Cancio Ferreira, do Departamento de Contrôle e Finanças, os quais já emprestaram sua colaboração, em outros trabalhos desta natureza.

A Comissão Revisora das Tarifas ficou integrada desta forma: Eng.º João Corrêa Pires, Chefe do D P C.; Eng.º Ildefonso da Silva Dias, assistente do D P C.; Mario José Rodrigues, assistente da Contadoria da Receita; Eng.º João Cancio Ferreira, do D P F.; Eng.º Miguel R. da Fontoura Trindade, assistente do D P C.

Constituída assim a Comissão Revisora, deu início aos seus trabalhos, em 27 de Julho, os quais se prolongaram até 31 de Dezembro de 1944.

III — Transportes ferroviários de vulto

Para termos uma idéia dos transportes ferroviários de vulto, efetuados pela Viação Férrea, organizamos os quadros a seguir, em que se observam os que foram realizados, durante o ano de 1944, pelas príncipais firmas do Estado, exclusive Pôrto Alegre, e também sòmente os que dizem respeito às firmas desta Capital.

Transportes Ferroviários de vulto, realizados pelas principais firmas do Estado, exclusive Pôrto Alegre, no ano de 1944

Quadro C-8

FIRMAS	Local	Espécie	Expedida	Recebidas	Total	Fretes
			T	T	T	Cr$
Frigoríficos Anglo S/A.	Pelotas Fluvial	Conservas e prod. da pecuária	5 044,000	34 899,300	39 943,300	1.390.669,90
Cia. Swift do Brasil S/A.	Rosário	Conservas, couros e sebo	16 658,708	20 083,380	36 742,088	3.902.968,60
Joaquim Oliveira & Cia. Ltda. .	Pelotas	Diversos	20 920,180	11 754,480	32 674,660	1.661.272,80
Armour Of Brasil	Santana	Graxa, sebo, charque e adubos	9 225,689	16 433,568	25 659,257	2.625.366,20
Cia. Swift do Brasil S/A.	Rio Grande	Conservas e prod. da pecuária	3 186,000	20 646,000	23 832,000	3.180.863,00
Inst. Rio Grandense do Arroz.	Cachoeira	Arroz	21 524,000	386,799	21 910,799	1.148.853,50
Inst. Rio Grandense do Arroz.	Rio Grande	Arroz	—	21 045,835	21 045,835	1.278.497,30
Xavier Irmãos & Cia.	Pelotas	Diversos	16 637,150	2 919,960	19 557,110	1.398.763,00
Cia. Swift do Brasil S/A.	Val de Serra	Gado	15 662,000	—	15 662,000	1.553.889,60
Alfredo Tonetto	Colonia	Arroz	7 110,419	8 540,315	15 650,734	832.557,90

Transportes Ferroviários, de vulto, realizados pelas principais firmas de Pôrto Alegre, no ano de 1944

Quadro C-9

FIRMAS	Local	Expedida	Recebidas	Total	Fretes
		T	T	T	Cr$
Arthur E. Schaeffer & Cia.	Pôrto Alegre	491,456	8 136,610	8 628,066	744.245,80
Atlantic. Ref. Comp. Of Brasil	"	2 100,427	362,223	2 462,650	445.017,80
Azevedo Bento & Cia.	"	7 510,569	241,219	7 751,788	734.792,40
Bopp. Sassen. Ritter & Cia. Ltda.	"	16 684,163	20 702,643	37 386,806	2.812.553,80
Caleffi Menegotto & Cia.	"	174,203	8 321,735	8 495,938	640.617,20
F. Bento & Cia.	"	307,119	8 109,103	8 416,212	1.207.316,20
Instituto Rio Grandense do Arroz	"	263,111	28 158,343	28 421,454	1.785.281,40
Instituto Sul Rio Grandense de Carnes	"	1 337,281	7 311,864	8 649,145	1.195.944,90
S/A Moinhos Rio Grandenses	"	2 653,730	3 145,545	5 799,273	930.227,80
Standard Oil Company Of Brasil	"	4 110,923	674,741	4 785,664	922.568,20

IV — Secção de Reclamações

a) Indenizações pagas

Baixaram em 1944, em todos os meses, os valores das indenizações pagas, comparados com os de 1943, conforme se observa, no quadro a seguir:

INDENIZAÇÕES PAGAS NOS ANOS DE 1944 E 1943, DIVIDIDAS PELAS CONTAS A QUE PERTENCEM

Quadro C-10

TÍTULOS DAS CONTAS	1944	1943	Diferênças em 1944
RESPONSABILIDADES:	Cr$	Cr$	Cr$
Da Viação Férrea	69.194,00	95.010,80	— 25.816,80
De provisões para riscos diversos	371.291,50	446.043,80	— 74.752,30
Receita Geral	216,90	139,20	+ 77,70
Cauções de Empregados	2.294,90	—	+ 2.294,90
De funcionários da V. Férrea ...	10.389,70	3.613,90	+ 6.775,80
Cauções em dinheiro	4.000,00	—	+ 4.000,00
Rêde de Viação Paraná - S. Catar.	334,20	—	+ 334,20
De contas a receber	—	178,20	— 178,20
TOTAIS	457.721,20	544.985,90	— 87.264.70

Considerando as causas, que determinaram essas indenizações, organizamos o quadro a seguir, comparando os resultados, com os de 1943.

INDENIZAÇÕES PAGAS NOS ANOS DE 1944 E 1943, DIVIDIDAS PELAS CAUSAS QUE AS DETERMINARAM

Quadro C-11

CAUSAS	1944		1943		Diferenças em 1944
	Total pago	% s/o Total	Total pago	% s/o Total	
	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Extravios	12.741,70	2,78	1.379,50	0,25	+ 11.362,20
Furtos e roubos	13.718,70	3,00	2.370,30	0,44	+ 11.348,40
Violações	352,40	0,08	—	—	+ 352,40
Acidentes	54.252,60	11,85	85.974,30	15,78	— 31.721,70
Incêndios	366.697,00	80,12	440.054,90	80,75	— 73.357,90
Águas	556,00	0,12	2.532,90	0,46	— 1.976,90
Vasamentos	1.004,40	0,22	—	—	+ 1.004,40
Inutilizações	1.867,70	0,41	—	—	+ 1.867,70
Rompimentos	273,40	0,06	—	—	+ 273,40
Vendas forçadas	243,20	0,05	—	—	+ 243,20
Quebras	547,80	0,12	—	—	+ 547,80
Deteriorações	218,60	0,05	964,20	0,18	— 745,60
Derrames	1.207,70	0,26	136,20	0,01	+ 1.071,50
Entregas irregulares	3.400,00	0,74	—	—	+ 3.400,00
Pisaduras	600,00	0,13	—	—	+ 600,00
Perecimentos	40,00	0,01	—	—	+ 40,00
Maus carregamentos	—	—	7.222,70	1,33	— 7.222,70
Avarias	—	—	737,00	0,14	— 737,00
Responsabilidades do pessoal	—	—	3.613,90	0,66	— 3.613,90
TOTAIS	457.721,20	100,00	544.985,90	100,00	— 87.264,70

b) Leilão de sobras

Durante o ano relatado, foram levados a efeito 2 leilões de sobras, um em Abril e outro em Agôsto.

c) **Sobras existentes**

Ao findar-se o exercício de 1944, existiam no Depósito de Sobras, em Pôrto Alegre, 26 volumes, para serem oportunamente vendidos em leilão.

V — Investigações Reservadas

O corpo de Investigadores Reservados continuou, durante o ano relatado, na sua missão de realizar sindicâncias, em tôrno de irregularidades praticadas pelo pessoal, em vários setôres da Rêde, cooperando, assim, para que os serviços de transporte e correlatos da Viação Férrea inspirem, cada vez mais, confiança. Embora tenha-se registado, durante o ano, menor número de irregularidades, foram movimentados, pelo S. I. R., 67 processos de investigação, dos quais 22 de maior importância.

VI — Agência Central

Localizada em ponto central e importante da Capital, na Avenida Borges de Medeiros, esta Agência, desde a sua inauguração, em 25 de Agôsto de 1943, vem prestando relevantes serviços à Viação Férrea e ao Público, que vem cercando de simpatia e preferência essa feliz iniciativa da Viação Férrea.

VII — Quadro Administrativo do Departamento

Ao expirar o ano de 1944, o quadro administrativo do Departamento estava assim constituído:

Eng.º Chefe do Departamento .. — Eng.º JOÃO CORRÊA PIRES
Chefe da Secretaria ..... — Sr. ANTONIO CARLOS TELES DE MACEDO
Chefe de Secção de Escritório .. — Sr. SILVIO NUNES DE LIMA
Inspetores Comerciais ..... — Srs. MARIO DA SILVA LEAL E FLORIANO COELHO DUTRA
Auxiliar de Administração ..... — Sr. RAFAEL MARTINS BELTRÃO

1.ª DIVISÃO

Eng.º Assistente da Chefia ..... — Eng.º ILDEFONSO DA SILVA DIAS
Serviços Técnicos ..... — Eng.º MIGUEL RICCIOLINI DA FONTOURA TRINDADE

2.ª DIVISÃO

Eng.º Assistente da Chefia ..... — Eng.º ALBERTO CONCEIÇÃO DE OLIVEIRA
Chefe da Secção de Reclamações — Sr. DINARTE NIEDERAUER CAUDURO
Secção Comercial ..... — Sr. JOSÉ DA SILVA MARTINS
Secção de Propaganda ..... — Sr. MIGUEL PORTILLO.

Pôrto Alegre, Junho de 1945.

a.) **João Corrêa Pires**
Eng.º Chefe do Departamento
Econômico e Comercial.

DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

Índice da matéria contida no Relatório

	Páginas
DEPARTAMENTO DE MATERIAIS	325
I — RECEBIMENTO DE CARVÃO NACIONAL	329
II — CONSUMO DE CARVÃO NACIONAL	329
III — CARVÃO EM BRIQUETES	330
IV — LENHA	331
V — NÓ DE PINHO	332
VI — DORMENTES PADRÃO	332
VII — DORMENTES ESPECIAIS	332
VIII — MOIRÕES	333
IX — QUADRO ADMINISTRATIVO	333

DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

Sr. Diretor.

Cumprindo determinações regulamentares, cabe-me apresentar-vos o relatório do DEPARTAMENTO DE MATERIAIS, relativo ao ano de 1944.

Tendo assumido a CHEFIA dêste DEPARTAMENTO em 26 de dezembro daquêle ano, limitar-me-ei a uma sucinta exposição dos dados relativos ao serviço que aquí encontrei.

Apesar das circunstâncias excepcionais criadas pelas dificuldades oriundas da guerra, o movimento geral de materiais — entradas e saídas — foi superior ao do ano de 1943, como podeis verificar pelos quadros demonstrativos constantes dêste relatório.

As quantidades de carvão nacional recebidas do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração foram ligeiramente inferiores às de 1943, tendo, em compensação, sido um pouco maiores as quantidades recebidas das Minas de Rio Negro.

O consumo dêsse combustível foi também ligeiramente inferior ao de 1943 quanto ao procedente das minas do Consórcio e superior quanto ao que procedeu das Minas de Rio Negro.

Os consumos de lenha e nós de pinho em 1944 foram igualmente um pouco menores que os de 1943. Em conseqüência disso o consumo de carvão estrangeiro em briquetes no ano de 1944 foi maior que o de 1943.

Quadro X-1

ENTRADAS DE MATERIAIS		DIFERENÇA
1944	1943	
Cr$ 112.109.327,90	Cr$ 110.213.540,40	Cr$ 1.895.787,50

As saídas de materiais tiveram um aumento de ..... Cr$ 9.979.393,40, comparadas com as de 1943, como mostra o quadro a seguir:

Quadro X-2

SAÍDAS DE MATERIAIS		DIFERENÇA
1944	1943	
Cr$ 114.313.562,40	Cr$ 104.334.169,00	Cr$ 9.979.393,40

As entradas de materiais foram representadas pelas seguintes procedências:

	Cr$
Compras, confecções nas OFICINAS da VIAÇÃO FÉRREA e devoluções	111.852.702,10
Ajuste de inventários	256.625,80
TOTAL	112.109.327,90

As saídas de materiais foram efetuadas para os seguintes destinos:

	Cr$
Administração Central	1.441.968,50
Movimento e Tração	52.741.484,00
Conservação do Material Rodante	19.869.722,40
Via Permanente e Edifícios	12.746.918,00
Departamento Econômico e Comercial .	153.372,10
Reaparelhamento e Diversos	27.360.097,40
TOTAL	114.313.562,40

A conta "ALMOXARIFADO" que movimenta as entradas e as saídas, apresenta um saldo de Cr$ 26.950.584,20, para 1945, conforme se constata a seguir:

	Cr$
Existência em 1.º de janeiro de 1944	29.154.818,40
Entradas em 1944	112.109.327,90
TOTAL	141.264.146,30
Saídas em 1944	114.313.562,10
Saldo para 1.º de janeiro de 1945	26.950.584,20

Estão representadas a seguir, comparativamente, as importâncias dispendidas com as compras, devoluções e confecções de materiais, nos anos de 1944 e 1943, acrescidas das despesas de manipulação e outras de caráter diverso.

Quadro X-3

MATERIAIS	ANOS	
	1944	1943
	Cr	Cr
Carvão nacional	41.211.720,80	40.916.614,00
Lenha	11.646.659,80	12.874.733,90
Dormentes de lei	3.602.575,00	6.319.201,20
Madeiras	4.013.491,76	3.225.543,16
Diversos e Papelaria	51.378.254,74	45.664.257,14
TOTAIS	111.852.702,10	109.000.349,40
Diferenças para mais	2.852.352,70	—

Os totais acima, das compras e confecções, com os valores dos materiais devolvidos pelos DEPARTAMENTOS e que não foram deduzidos em faturas de fornecimentos e os ajustados em inventários, elevam-se a:

	1944	1943
	Cr$	Cr$
Compras e confecções e materiais devolvidos pelos DEPARTAMENTOS	111.852.702,10	110.049.024,80
Ajuste de inventário	256.625,80	164.515,60
TOTAIS:	112.109.327,90	110.213.540,40

Nas parcelas constantes do quadro X-3, acima, não estão incluídos os valores dos materiais adquiridos e imputados diretamente às contas de saída e que, portanto, não passaram pelo estoque do Departamento de Materiais. Representam sòmente, o montante com a aquisição de materiais previstos para o consumo e para estóque dos ARMAZÉNs.

Comparando-se as importâncias de cada título, no referido quadro, verifica-se que o valor dos materiais entrados em 1944 foi superior em Cr$ 2.852.352,70 ao de 1943.

O saldo de Cr$ 26.950.584,20 da conta "ALMOXARIFADO" que representa o valor dos materiais existentes em estoque em 1.º de janeiro de 1945, corresponde às seguintes parcelas:

	Cr$
Acessórios para trilhos	957.104,21
Dormentes de lei	1.089.254,70
Carvão Rio Negro	6.799,90
Carvão briquete	392.340,20
Lenha	988.060,39
Nó de pinho	84.142,89
Ferro laminado	2.572.482,52
Aço laminado	484.973,56
Aço fundido	529.006,27
Cobre em barra e chapa	127.616,50
Latão em barra e chapa	230.570,61
Madeiras	1.146.422,88
Bronze fundido	603.215,27
Ferro fundido	976.815,43
Parafusos e porcas	864.556,18
Tubos para caldeiras	251.514,29
Aros para locomotivas e veículos	477.135,55
Eixos de aço	26.133,31
Molas para locomotivas e veículos	534.456,75
Papelaria e objetos para escritório	1.760.757,90
Gasolina e querosene	241.125,03
Óleos diversos	1.301.702,65
Materiais para linha	8.901,79
Materiais para construção de 22 carros de passageiros	38.551,58
Materiais diversos	11.256.943,84
TOTAL	26.950.584,20

I — Recebimento de Carvão Nacional

Durante o ano de 1944, foram recebidas do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração,401 970,100 toneladas de carvão nacional e 9 088,288 toneladas das Minas do Rio Negro, num total de 411 058,388 toneladas.

Êsses recebimentos verificaram-se nos seguintes locais:

Quadro X-4

LOCAL	QUANTIDADE	MÉDIA MENSAL
	T	T
Rio Grande	14 902,410	1 241,900
Pelotas	78 925,760	6 577,100
Cabo Aéreo	274 376,390	22 864,710
Pôrto Alegre	33 765,540	2 813,810
Rio Negro	9 088,288	757,340
TOTAL	411 058,388	34 254,860

II — Consumo de Carvão Nacional

O consumo de carvão nacional, no ano de 1944, foi de 414 247,895 toneladas e o de 1943, de 416 462,246 toneladas, notando-se um decréscimo de 2 214,351 toneladas relativamente ao ano anterior.

O consumo mensal foi:

	CADEM	RIO NEGRO	TOTAL
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Janeiro	29 628,160	359,780	29 987,940
Fevereiro	28 024,000	672,860	28 696,860
Março	30 392,610	1 001,290	31 393,900
Abril	31 052,970	844,530	31 897,500

Maio	36 553,200	460,150	37 013,350
Junho	32 861,970	689,523	33 551,493
Julho	33 200,980	834,800	34 035,780
Agôsto	35 887,500	805,735	36 693,235
Setembro	35 144,710	868,377	36 013,087
Outubro	37 549,480	869,862	38 419,342
Novembro	38 580,940	736,013	39 316,953
Dezembro	36 598,970	629,485	37 228,455
TOTAIS	405 475,490	8 772,405	414 247,895

Em números redondos, assim está representado o movimento geral do ano de 1944, comparado com o de 1943.

Quadro X-5

CARVÃO NACIONAL	1944	1943
	T	T
Saldo em 1.º de janeiro	13 561	6 504
Recebimento durante o ano	411 058	391 135
Ajuste de inventário	741	313
Escriturado a parte	—	32 071
Total	425 360	430 023
Consumidos durante o ano	414 248	416 462
Saldo em 31 de dezembro	11 112	13 561

III — Carvão em briquetes

Não houve importação em 1944 de carvão em briquetes. O saldo que havia dêsse combustível, em 1.º de janeiro do referido ano, era de 2 828,315, toneladas.

O movimento geral do ano, em resumo, foi:

	T
Saldo em 1.º-1-944	2 828,315
Ajuste de inventário por sobra	22,386
TOTAL	2 850,701

Consumidas durante o ano	1 416,922
Saldo para 1.º-1-1945	1 433,779

Tendo sido consumidas, no ano de 1944, 1 416,922 toneladas, contra 379,177 toneladas em 1943, observa-se ter havido em 1944 um aumento no consumo de 1 037,745 toneladas.

IV — Lenha

O saldo existente em 1.º de janeiro de 1944 era de 221 697,500 metros cúbicos.

Durante o ano foram recebidos 627 228,500 metros cúbicos de lenha na importância de Cr$ 11.646.659,80. Nesse total estão incluídos 16 835 metros cúbicos no valor de ..... Cr$ 221.930,00 extraídos dos Hortos Florestais da Viação Férrea, situados nos municípios de São Leopoldo, Montenegro, Itaquí, Uruguaiana e Santana, bem como 29 235,50 metros cúbicos, no valor de Cr$ 29.235,50, de ajuste de inventários procedidos e ainda, as despesas de manipulação e transporte, que recaem sôbre êsse combustível.

Resumindo:

	M³	Cr$
Entradas, por compras, com despesas de transporte e manipulação	581 158	11.395.494,30
Entradas, por compras, dos Hortos	16 835	221.930,00
Entradas, por ajustes de inventários	29 235,500	29.235,50
	627 228,500	11.646.659,80

Êsse combustível, em 1944, teve um consumo de 808 136,500 metros cúbicos, no valor de Cr$ 13.884.412,10, sôbre 831 144 metros cúbicos em 1943.

Foi de Cr$ 17,18 o preço do metro cúbico, para fornecimento.

Saldo para 1.º-1-1945 .. 40 789,500 metros cúbicos.

V — Nó de Pinho

O saldo de nó de pinho em 1.º de janeiro de 1944, era de 6 531,500 metros cúbicos.

As entradas, em 1944, alcançaram a 14 299,500 metros cúbicos, despendendo-se com essas aquisições, incluídas as despesas de manipulação e transporte, a importância de Cr$ 464.777,80.

Houve um consumo, nesse período, de 18 468,500 metros cúbicos, enquanto que em 1943 atingiu 19 270, ou seja menos 801,500 metros cúbicos que em 1943.

Saldo para 1.º-1-1945 .. 2 362,500 metros cúbicos.

Foi de Cr$ 32,66 o preço médio de nó de pinho, para fornecimento.

VI — Dormentes Padrão

Foram recebidos, durante o ano de 1944, 270 911 dormentes do tipo padrão, no valor de Cr$ 3.104.849,70, inclusive as despesas de manipulação e transporte.

No total acima estão incluídos 347 dormentes no valor de Cr$ 3.507,10, creditados por devolução, e 4 000 ditos transferidos da classe de especiais, no valor de Cr$ 47.600,00.

Êsse ano recebeu do anterior o saldo de 139 734 peças.

Foi de 378 164 peças a saída em 1944, inclusive 173 peças de falta por inventário, e de 515 291 ditos, em 1943. O consumo de 1944 teve, portanto, um decréscimo de 137 300 dormentes, sôbre o de 1943.

Saldo para 1.º-1-1945 ..... 32 481 dormentes.

VII — Dormentes Especiais

Alcançou a 24 740 peças o total de dormentes especiais para desvios, pontes e linha internacional, entrados durante o ano, no valor de Cr$ 597.725,30, com as respectivas despesas de manipulação e transporte.

Foram incluídos no total acima 753 dormentes, no valor de Cr$ 14.834,10, ajustados em inventários.

Dêsses tipos de dormentes a saída em 1944 foi de 20 761 peças, estando, nêsse total, incluídas 9 peças, ajustadas por falta de inventário, e 4 000 transferidas para dormentes padrões. Em 1943 a saída foi de 20 192 peças.

Em 1.º de janeiro de 1944 o saldo era de 22 683 peças.

Saldo para 1.º-1-1945 ..... 26 662 dormentes.

VIII — Moirões

O saldo existente em 1.º de janeiro de 1944 era de 9 442 peças e as entradas, durante o ano, foram de 44 413 peças.

Foi de 53 869 peças o consumo de 1944 e de 18 547 o de 1943, sendo, portanto, de 35 322 peças, para mais, a diferença verificada no ano de 1944.

Saldo para 1.º-1-1945 ..... — 14 moirões.

IX — Quadro Administrativo

Ao findar o ano de 1944, era o seguinte o quadro administrativo do DEPARTAMENTO DE MATERIAIS:

Eng.º Chefe	—	Eng.º JOSÉ BORGES DE LEÃO
Assistentes	—	Eng.º OCTALICIO FRANCO
		Sr. BENJAMIN ATHAYDE ALVES
Chefe do serviço	—	Eng.º AYRES PIRES DE OLIVEIRA
Procuradores	—	Sr. DELJALMO DEL CORONA
		Sr. SILVIO JOÃO ALVIGGI
Secretário	—	Sr. CATULINO CORDEIRO
Chefes de secção	—	Sr. ROBERLÍRIO RODRIGUES
		Sr. JOSÉ GRASSI
		Sr. GALDINO MAFFIOLETTI
		Sr. ANTONIO JOSÉ COSTA RIBEIRO SOBR.º
		Sr. RENATO TELES DE MIRANDA.

Pôrto Alegre, 8 de junho de 1945.

a.) **José Borges de Leão**
Eng.º Chefe do Departamento de Materiais

DEPARTAMENTO DO PESSOAL

Índice da matéria contida no Relatório

Secções

Páginas

I — SECRETARIA
Protocolo Geral, Expediente, Arquivo Patrimônio, etc. 337

II — DIREITOS SOCIAIS
Licenças, Pagamento de férias, Pedidos diversos, Abono familiar, Acidentes no Trabalho, etc. 342

III — ASSENTAMENTOS
Inscrição, identificação e movimento do Pessoal, etc. 352

IV — PROVAS E CLASSIFICAÇÃO
Organização, contagem de tempo de serviço, Provas de habilitação, etc. 358

V — SERVIÇO DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL..... 363

VI — SERVIÇO MÉDICO SOCIAL
Contrôle de contas, Assistência a acidentados do Trabalho, etc. 363

VII — MEDICINA PREVENTIVA
Estudo 364

VIII — SERVIÇO DE GUARDAS
Comentários 364

IX — COMISSÃO DE INQUÉRITOS ADMINISTRATIVOS
Inquéritos 365

Páginas

X — ESCOLAS DE ALFABETIZAÇÃO
Relação de escolas em atividade, Quadros Estatísticos do Movimento Didático nas Escolas mantidas pela "Economia de Frete" 365

XI — MELHORIA DO PESSOAL
Comentários 370

XII — QUADRO ADMINISTRATIVO
Apresentação 371

XIII — PESSOAL DO DEPARTAMENTO 372

XIV — CONSIDERAÇÕES FINAIS
Comentário 373

DEPARTAMENTO DO PESSOAL

Sr. Diretor.

Em 11 de setembro, o Sr. Interventor aprovou "ad referendum" do Govêrno Federal, a alteração proposta por essa Diretoria, em ofício RPG-93-3/198, de 8-8-44, de transformar a Repartição do Pessoal em Departamento do Pessoal, obedecendo o organograma anexo.

Ficou assim mais ampliado e melhor estruturado êste importante setor da Viação Férrea.

Os trabalhos realizados durante o ano pelas suas secções e serviços foram os seguintes:

I — Secretaria

1 — Registou esta Secção, em seus protocolos, 7 912 documentos, sendo 4 335 no protocolo diversos (fichário), 40 no de gratificação adicional, 3 no de licenças prêmio e os 3 534 restantes nos protocolos-coleções dos Departamentos, da Diretoria, Superintendência e Diversos.

2 — O movimento do protocolo diversos (fichário), foi o seguinte:

Requerimentos e cartas, solicitando:

Pagamento de diárias de viagens	7
repadronização	9
descontos em vencimentos	15
reconsideração de despacho	5
apresentação de empregados	14
adiantamentos	16
de aposentadoria	7
de inscrição na Caixa de Aposentadoria e Pensões	11
atestados e certificados	451

que funcionários sejam postos à disposição de terceiros 2
nomeação 8
devolução de importâncias 13
passes e passagens 313
auxílio para aluguel de casa 12
comutação de pena 20
readmissões e reintegrações 95
auxílio para funerais 109
emprêgo 63
inscrições em concurso 221
vencimentos impagos 99
demissões e exonerações 83
remoções e permutas 168
abono familiar 147
correção de nome 180
inquéritos e sindicâncias 32
indenizações por acidentes no trabalho 91
pedidos de promoção 34
avulsões 17
aumentos de vencimentos 49
restituição de fiança 22
pagamento de férias 11
pagamento de diferença de vencimentos 15
licenças-prêmio 6
informações diversas 79
gratificações diversas 30
pedido de pagamento ou informações sôbre vencimentos de convocados 39
devolução de documentos 53
recolhimento de importância à Caixa de Aposentadoria e Pensões 10
registo de diplomas 5
fornecimento de materiais 13

Faturas apresentadas e relativas à:

Recortes do Lux-Jornal 4
Boletim do Pessoal 27
Serviços médicos e dentários 486
Assinaturas de jornais 4
Hospitalizações 173
Exames radiológicos 27
Medicamentos fornecidos 64

Ofícios, cartas e memorandums sôbre:

Agradecimentos	4
remessa de certificados ou comunicando quitação com o serviço militar	21
serviço de guardas (diversos assuntos)	38
comunicações de aposentadorias concedidas pela Caixa de Aposentadoria e Pensões	57
idem, idem, aposentadorias negadas	79
comunicações de resultados de exames (Dept.º E. de Saúde)	11
diversos assuntos (Secretaria das Obras Públicas)	45
juizado requisitando comparência de empregados e outros assuntos	145
Repartição Central de Polícia, idem, idem	43
Caixa de Aposentadoria e Pensões (Diversos assuntos)	69
a situação de empregados perante o Exército e outros assuntos	94
elogios a empregados	8
diversos assuntos procedentes da Cooperativa dos Empregados	30
diversos assuntos	335
TOTAL	4 335

3 — Parte dêsses expedientes, considerando-se os assuntos, foi enviada às secções a que caberia encaminhar a despacho.

4 — Pelo que foi dado apurar, foram levados à deliberação do Dr. Diretor, e despachados, 2 845 documentos, existindo, em 31 de dezembro, pendentes de solução, 229 documentos, por falta de esclarecimentos, então solicitados. Foram encaminhados ao arquivo, a outras secções ou mandados arquivar em virtude de expedição de cartas ou ofícios ou, mesmo, por se tratar de simples comunicações ou pedidos de informações, 1 261 documentos.

5 — Quanto ao protocolo de gratificação adicional, que acusou a entrada de 40 petições, além das que, num total de 19 processos, já indeferidas, foram do arquivo retiradas, encaminhadas e deferidas pelo Govêrno do Estado, independente de solicitação da parte interessada, teve o seguinte movimento:

Petições deferidas	26
Idem, indeferidas	3
Idem, pendentes de solução	11

6 — Na parte que se refere aos protocolos-coleções, nos quais, deram entrada 3 534 documentos, acusaram êstes o seguinte desenvolvimento:

Despachados pelo Chefe do Departamento do Pessoal .	83
Que resultaram expedientes	303
Encaminhados a despacho do Diretor	1 333
Idem, com parecer do Chefe do Departamento do Pessoal	205
	1 924
Pendentes de solução ou por se tratar de informações ou comunicações	1 610
TOTAL	3 534

7 — Dos três pedidos de licença-prêmio, dois foram indeferidos, estando um pendente de despacho.

8 — Em julho do corrente ano, dado o volume de expediente que procede da Caixa de Aposentadoria e Pensões, foi criado um protocolo-coleção, idêntico ao dos Departamentos, que teve registado 458 ofícios ou cartas, sôbre diversos assuntos, especialmente no que diz respeito à aposentadoria de empregados.

9 — Afóra informações, esta Secretaria, na parte relativa ao serviço datilográfico, além de grande número de cartas particulares do sr. Diretor, solucionando pedidos de empregados ou particulares com quem manteve audiência, preparou minutas, informações e expediu 5 028 expedientes, assim discriminados:

Para assinatura do Sr. Interventor

Decretos, exonerando, nomeando ou avulsando empregados	130
ofícios	10

Para assinatura do Sr. Secretário

Ofícios	13

Para assinatura do Sr. Diretor

PORTARIAS:

Nomeando, promovendo, designando ou demitindo empregados	409

Introduzindo reformas administrativas	74
Determinando instauração de inquéritos	60
Sôbre assuntos diversos	17

APOSTILAS:

Alterando categorias, promovendo, etc.	1 422

OFÍCIOS OU CARTAS DIVERSOS:

Internos	97
Externos	155
À Secretaria das Obras Públicas	308

DIVERSOS:

Cartas-Circulares	78
Circulares	10

Para assinatura do Sr. Chefe do Departamento do Pessoal

OFÍCIOS OU CARTAS DIVERSOS:

Internos	1 174
Externos	1 033

CERTIFICADOS:

Diversos	38
TOTAL	5 028

10 — Por Portaria n.º A-54, de 9 de agôsto de 1944, o Sr. Diretor transferiu, do Departamento de Contrôle e Finanças, para o do Pessoal, o serviço de concessões de passes gratuítos ou com abatimento ao pessoal da Caixa de Aposentadoria e Pensões, Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, assim como aos aposentados e pensionistas. Mais tarde, essa vantagem foi estendida ao pessoal da Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses.

Em conseqüência, foram autorizados, por telegrama, 164 passes com abatimento ou gratuitos deixando de atender, por vários motivos, 55 pedidos.

Expediu, também, diversos passes livres, cujas petições constam do relatado no ítem 2, além do volumoso número de requisições de passes com 75% de abatimento.

11 — Por Portaria n.º A-29, de 20 de junho de 1944, foi criado, em Santa Maria, o Serviço de Informações, subordinado ao Departamento do Pessoal. Daquela data a 31 de dezembro, o respectivo encarregado, além de prestar esclarecimentos às partes interessadas. organizou e encaminhou diversos processos de pensão, indenização por acidente do trabalho, de pecúlios, de auxílios para funerais, de vencimentos impagos e outros.

A criação dêsse serviço trouxe à classe ferroviária, especialmente aos herdeiros de empregados falecidos, benéficos resultados e evitou a interferência de procuradores, que, muitas vezes, cobravam honorários elevados pelos serviços prestados.

12 — Durante o ano de 1944, o Departamento do Pessoal mandou publicar, além dos 36 boletins, num total de 2 238 páginas, uma coletânea de circulares e cartas-circulares, o ante-projeto do Estatuto dos Empregados da Viação Férrea e Abreviaturas Telegráficas das Funções e Estações.

13 — Pelo exposto, verifica-se que a Secretaria do Departamento do Pessoal, teve o seu volume de serviço, comparativamente com os demais anos, grandemente aumentado, visto que, além da correspondência não numerada, referida nos ítens 9 e 10, manuseou cêrca de 13 000 expedientes.

II — Secção de Direitos Sociais

LICENÇAS

O movimento dessa Carteira foi bastante volumoso.

Deram entrada, nesta Secção, no decorrer do exercício findo, 3 972 pedidos de licença para tratamento de saúde, nojo, gala, serviço militar, empregadas gestantes, empregados à disposição de justiça e feridos em serviço, dando, em média, 331 requerimentos mensais, solucionados, todos, com a possível presteza depois de satisfeitas as formalidades que se fizeram necessárias.

A origem dos requerimentos despachados, foi a seguinte:

Diretoria	58
Departamento do Pessoal	280

Departamento de Contrôle e Finanças	51
Departamento de Transporte	1 640
Departamento de Mecânica	388
Departamento da Via Permanente	1 104
Departamento de Obras Novas	121
Departamento Econômico e Comercial	19
Departamento de Materiais	142
Estrada de Ferro do Jacuí	162
TOTAL	3 972

PAGAMENTOS DE FÉRIAS:

Deram entrada, na Secção, 168 pedidos de pagamento de férias, apresentados por ex-empregados ou por herdeiros de ferroviários extintos.

A grande maioria dêsses pedidos foi denegada, em decorrência do que dispõe a Portaria D/4, de 24 de fevereiro de 1944, que revogou o disposto no art.º 7, da Circular R-3, de 3 de agôsto de 1937.

PEDIDOS DIVERSOS:

Foram, ainda, processados, nesta Secção, vários assuntos, destacando-se entre os mesmos:

	Cr$
54 pedidos de pagamento de indenizações por acidentes do trabalho, num valor total de	166.535,28
114 pedidos de auxílio para funerais, num valor total de	43.514,20
71 pedidos de pagamento de salários não recebidos, num valor total de	14.870,80

ABONO FAMILIAR:

Em dezembro de 1944, constatou-se o número total de 7 664 pedidos deferidos e 22 451 crianças beneficiadas.

De acôrdo com dados que foram fornecidos pela Contabilidade Geral do Departamento de Contrôle e Finanças, a Viação Férrea dispendeu com o abono familiar, no exercício de 1944, a importância de Cr$ 4.888.539,30, além de ..... Cr$ 73.195,00 com o mesmo abono para o pessoal da Estrada de Ferro Jacuí, num total geral de Cr$ 4.961.734,30.

Êsses dados não são completos por não ter sido encerrado o movimento de dezembro.

ASSISTÊNCIA A FERIDOS DO TRABALHO:

Em janeiro de 1944, foi introduzida a salutar prática de, mediante contratos, destacar médicos nos centros populosos, afim de atenderem os acidentados do trabalho.

Assim, foram ultimados contratos com os seguintes facultativos:

Dr. Oscar Carvalho Leite	— P. Alegre
Dr. José Pinto de Morais	— S. Maria
Dr. João Fico	— Bagé
Dr. Isnard Peixoto	— R. Grande
Dr. Sabino Arias	— P. Fundo
Dr. Miguel Medevdowiski	— I. Ribeiro
Dr. Remy Toscano	— Cacequí
Dr. Dante Westephalen	— C. Alta
Dr. Zoelino Saraiva	— R. Pardo
Dr. Olécio Cavedine	— E. F. Jacuí

Estes médicos atenderam 2 350 feridos em serviço.

Com excepção do Dr. Zoelino Saraiva, de Rio Pardo, que rescindiu o contrato, os demais se conservam à testa do serviço.

Além dêsses, outros facultativos, sediados em trechos ainda não providos de médicos contratados, atenderam 1 954 feridos.

Temos, assim, um total de 4 304 acidentados, com os quais dispendeu a Viação Férrea a importância de ..... Cr$ 541.567,20, sendo:

	Cr$
Honorários médicos (contratados ou não)	308.003,90
Hospitalizações	125.268,20
Medicamentos na Farmácia da Cooperativa	88.363,30
Medicamentos adquiridos em Farmácias particulares	4.506,80
Hospedagens	2.666,00
Outras despesas	12.759,00

Nos quadros anexos, poderão ser apreciados os serviços de assistência a feridos do trabalho em relação à natureza, locais, número de acidentes por mês, número de curativos, natureza de ferimentos e despesas, no decorrer de 1944.

Despesas efetuadas com o pessoal ferido em serviço, nos anos de 1936 a 1941

Quadro P-1

DESIGNAÇÃO	1936	1937	1938	1939	1940	1941	TOTAL
	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Indenizações por incapacidade permanente e morte	42.596,40	138.114,70	188.417,50	147.796,40	136.280,90	302.415,00	955.620,90
Salários 2/3 d.	75.192,00	91.538,60	141.969,50	158.673,00	158.585,30	153.239,10	779.197,50
Assistência médica, hospitalar, medicamentos, exames de laboratórios, etc.	84.971,20	94.637,40	115.875,40	114.215,00	176.972,50	281.525,10	868.196,60
	202.759,60	324.290,70	446.262,40	420.684,40	471.838,70	737.179,20	2.603.015,00

Natureza dos acidentes — Ano de 1944 (por lesões)

Quadro P-2

ÓRGÃOS ATINGIDOS	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Agô.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	TOTAL
Abdomen	—	—	—	—	—	—	12	20	10	20	33	16	111
Braço	—	—	—	—	—	—	29	20	9	36	22	24	140
Cabeça	—	—	—	—	—	—	17	16	9	11	11	12	76
Face	—	—	—	—	—	—	8	12	6	10	8	1	45
Mão	—	—	—	—	—	—	150	105	73	128	121	111	688
Olhos	—	—	—	—	—	—	46	52	31	43	37	36	245
Pé	—	—	—	—	—	—	65	57	27	97	66	76	388
Perna	—	—	—	—	—	—	56	44	25	67	54	29	275
Tórax	—	—	—	—	—	—	50	40	27	57	44	46	264
Total até 30 de junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 147
TOTAL	—	—	—	—	—	2 147	433	366	217	469	396	351	4 379

Acidentados no trabalho
Ano de 1944
Feridos — Socorridos

Quadro P-3

MÉDICOS	À partir de...	Localidades	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Agô.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	TOTAL
Dr. Oscar C. Leite	1- 1-44	P. Alegre ..	—	54	43	34	42	51	53	54	46	56	50	48	531
Dr. José P. de Morais .	20- 5-44	S. Maria ...	—	—	—	—	45	118	179	147	84	132	90	110	905
Dr. João Fico	1- 6-44	Bagé	—	—	—	—	—	26	16	19	4	15	13	11	104
Dr. Isnard Peixoto	1- 7-44	R. Grande .	—	—	—	—	—	—	39	32	143	31	27	24	296
Dr. Érico Peixoto	1- 7-44	R. Grande .	—	—	—	—	—	—	38	32	27	25	20	33	175
Dr. Sabino Arias	1-10-44	P. Fundo ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	19	9	49
Dr. Miguel Medevdowisk.	1-10-44	I. Ribeiro ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	7	4	15
Dr. Remy Toscano	1- 8-44	Cacequí ...	—	—	—	—	—	—	—	26	35	10	30	33	134
Dr. Dante Westephalen .	15- 8-44	C. Alta	—	—	—	—	—	—	—	14	28	24	22	23	111
Dr. Zoelino Saraiva	10- 6-44	R. Pardo ..	—	—	—	—	—	10	12	—	8	—	—	—	30
Dr. Olécio Cavedine	1-11-44	E. F. Jacuí	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Outros facultativos	1- 4-44	Divers.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 954
TOTAL	—	—	—	54	43	34	87	205	337	324	375	318	278	295	4 304

Acidentados no trabalho
Curativos realizados
Ano de 1944

Quadro P-4

MÉDICOS	Localidades	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Agô.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	TOTAL
Dr. Oscar Carvalho Leite	P. Alegre	—	225	212	175	209	203	180	219	215	220	217	210	2 285
Dr. José Pinto de Morais	S. Maria	—	—	—	—	216	50	764	640	366	440	530	640	4 100
Dr. João Fico	Bagé	—	—	—	—	—	150	73	80	20	100	98	70	591
Dr. Isnard Peixoto	R. Grande	—	—	—	—	—	—	223	146	23	216	191	172	971
Dr. Érico Peixoto	R. Grande	—	—	—	—	—	—	255	257	242	211	134	214	1 313
Dr. Sabino Arias	P. Fundo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	209	222	84	515
Dr. Miguel Medvedowiski	I. Ribeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	41	22	97
Dr. Remy Toscano	Cacequí	—	—	—	—	—	—	—	244	264	82	229	250	1 069
Dr. Dante Westphalen	C. Alta	—	—	—	—	—	—	—	47	158	97	111	125	538
Dr. Zoelino Saraiva	R. Pardo	—	—	—	—	—	80	85	—	54	—	—	—	219
Dr. Olécio Cavedini	E. F. Jacuí	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Outros facultativos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	—	—	225	212	175	425	937	1 580	1 633	1 342	1 609	1 773	1 787	11 698

Localidades dos acidentes — Ano de 1944

Quadro P-5

LOCAL DOS ACIDENTES	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Agô.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	TOTAL
Armazém	—	—	—	—	—	—	18	21	15	21	15	18	108
Britad. V. Felizardo	—	—	—	—	—	—	5	5	3	2	7	3	25
Britad. P. Fundo	—	—	—	—	—	—	1	6	2	7	4	3	26
Depósito	—	—	—	—	—	—	56	53	40	76	62	64	351
Estações	—	—	—	—	—	—	72	74	38	105	67	67	423
Estrada de Ferro do Jacuí	—	—	—	—	—	—	21	22	3	6	7	25	84
Linha	—	—	—	—	—	—	70	68	43	103	96	69	449
Oficinas	—	—	—	—	—	—	63	59	26	73	32	36	289
Oficinas Km 3	—	—	—	—	—	—	28	10	8	6	9	3	64
Oficinas S. Maria	—	—	—	—	—	—	88	48	30	47	72	53	338
Total até 30 de Junho	—	—	—	—	—	2 147	—	—	—	—	—	—	2 147
TOTAL	—	—	—	—	—	2 147	425	366	208	446	371	341	4 304

Categoria dos acidentados — Ano de 1944

Quadro P-6

FUNÇÕES	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Agô.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	TOTAL
Acendedor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	4
Aj. Estação	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2	—	—	5
Artífice	—	—	—	—	—	—	66	40	25	50	57	50	288
Aprendiz	—	—	—	—	—	—	17	9	4	11	7	2	50
Bombeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	4
Caldeireiro	—	—	—	—	—	—	2	2	1	1	1	—	7
Camareiro	—	—	—	—	—	—	3	1	1	1	4	—	10
Cap. fornec.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2
Chefe de Trem	—	—	—	—	—	—	3	5	4	6	9	3	30
Chefe de Turma	—	—	—	—	—	—	3	—	—	2	6	6	17
Contínuo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	4
Eletricista	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Foguista	—	—	—	—	—	—	26	35	17	38	33	31	180
Feitor	—	—	—	—	—	—	3	4	4	8	11	2	32
Guarda-Chaves	—	—	—	—	—	—	3	3	6	14	7	9	42
Guarda-Freios	—	—	—	—	—	—	27	20	4	34	21	19	125
Guincheiro	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2
Guardas	—	—	—	—	—	—	—	1	4	2	4	—	11
Imediatos	—	—	—	—	—	—	8	5	1	7	7	7	35
Manobreiros	—	—	—	—	—	—	4	—	2	—	3	1	10
Maquinista	—	—	—	—	—	—	7	10	5	9	3	8	42
Manual	—	—	—	—	—	—	59	55	29	77	45	42	307
Marreteiro	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	1	4
Mineiro	—	—	—	—	—	—	3	2	1	4	3	2	15
Operários	—	—	—	—	—	—	105	87	53	71	77	85	478
Trabalhador	—	—	—	—	—	—	85	82	43	101	72	66	449
Zelador	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	3
Total até junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 147
TOTAL	—	—	—	—	—	2 147	427	364	209	445	372	340	4 304

Ano de 1944
Resumo estatístico dos acidentados no trabalho, com as respectivas despesas

Quadro P-7

MESES	Número de acidentados	Honorários médicos	Hospitalizações	Medicamentos F. Cooperativa	Medicamentos F. Particulares	Hospedagem	Outras Despesas
		Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$	Cr$
Janeiro	—	28.718,50	12.047,30	6.619,30	—	—	660,00
Fevereiro	—	20.245,50	4.325,80	7.776,50	—	—	1.670,00
Março	—	23.474,00	11.391,00	8.621,10	—	—	—
Abril	—	21.592,00	2.690,40	7.979,40	—	—	—
Maio	—	37.096,60	2.484,00	9.223,70	—	—	120,00
Junho	2 147 (')	15.626,00	7.459,40	6.622,60	—	—	2.374,00
Julho	425	27.264,40	29.286,10	8.448,90	—	—	750,00
Agôsto	366	24.320,00	22.573,90	5.425,70	1.700,00	—	3.105,00
Setembro	208	30.073,50	10.490,00	7.840,10	1.055,30	—	1.090,00
Outubro	446	28.281,40	96,00	12.686,30	1.006,00	—	—
Novembro	371	25.440,00	16.146,80	2.601,30	—	1.008,00	505,00
Dezembro	341	25.939,00	6.306,00	3.518,40	745,50	1.658,00	2.625,00
TOTAL	4 304	308.003,90	125.268,20	88.363,30	4.506,80	2.666,00	12.759,00

(') OBSERVAÇÃO: — O número 2 147 corresponde aos acidentados desde 1.º de janeiro até 30 de junho.

III — Secção de Assentamentos

A marcha geral dos serviços da Secção de Assentamentos, no decurso de 1944, foi a seguinte:

INSCRIÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DO PESSOAL

Em 1943 foi ultimada a identificação de alguns empregados que, embora já tendo sido inscritos anteriormente, por motivos diversos, ainda não tinham fornecido os respectivos elementos de identidade.

Em 31 de dezembro de 1944, a matrícula do pessoal atingia a 25 421 empregados e ex-empregados, contra 22 973 em igual data de 1943.

Empregados e ex-empregados inscritos, em comparação com os anos anteriores: Quadro P-8

DESIGNAÇÃO	Em 31 de dezembro de 1944	Em 31 de dezembro de 1943	Em 31 de dezembro de 1942	Em 31 de dezembro de 1941
Empregados em Serviço				
Efetivos	10 751	11 423	10 449	7 677
Extranumerários	5 108	4 217	2 156	1 052
Provisórios	—	10	824	1 086
Pessoal para obras	—	4	98	—
Contratados	—	5	6	3
Total de empregados	15 859	15 659	13 533	9 818
Ex-Empregados				
Demitidos por determinação superior	3 875	3 113	2 389	1 024
Demitidos a pedido	4 516	3 361	2 465	1 265
Desligados por avulsão	27	14	8	4
Desligados por aposentadoria	640	479	336	207
Desligados por falecimento	504	347	204	115
Total dos ex-empregados	9 562	7 314	5 402	2 615
TOTAL GERAL	25 421	22 973	18 935	12 433

Empregados da Viação Férrea registados e matriculados na Secção de Assentamentos do Departamento do Pessoal, a partir de 1.º de agôsto de 1939

Quadro P-9

ATÉ	EMPREGADOS MATRICULADOS EM SERVIÇO				EMPREGADOS MATRICULADOS DEMITIDOS						N.º total de empregados e ex-empregados matriculados
	Efetivos	Extranumerário	Contratados	Total	Por determinação superior	A pedido	Avulsos	Aposentados	Falecidos	Total	
31/ 1/1944	11 387	4 296	4	15 687	3 217	3 466	13	491	359	7 546	23 233
29/ 2/1944	11 354	4 377	4	15 735	3 252	3 544	13	495	371	7 675	23 410
31/ 3/1944	11 321	4 225	0	15 546	3 483	3 728	13	500	377	8 101	23 647
30/ 4/1944	11 219	4 293	1	15 513	3 547	3 959	13	506	403	8 428	23 941
31/ 5/1944	11 180	4 499	1	15 680	3 564	4 036	14	513	412	8 539	24 219
30/ 6/1944	11 076	4 650	0	15 726	3 612	4 117	16	522	430	8 697	24 423
31/ 7/1944	11 025	4 822	0	15 847	3 642	4 161	19	538	444	8 804	24 651
31/ 8/1944	10 956	4 951	0	15 907	3 706	4.225	23	562	455	8 971	24 878
30/ 9/1944	10 880	5 042	0	15 922	3 747	4 265	23	578	462	9 075	24 997
31/10/1944	10 813	5 150	0	15 963	3 794	4 329	25	606	480	9 234	25 197
30/11/1944	10 767	5 160	0	15 927	3 838	4 424	25	627	491	9 405	25 332
31/12/1944	10 751	5 108	0	15 859	3 875	4 516	27	640	504	9 562	25 421

NOTA: — O total de empregados não coincide com o obtido pelo "Service de Contrôle das lotações e dotações" em virtude dos livros de matrícula e registo só serem alterados após o recebimento e despacho dos formulários de movimento de pessoal, muitos dos quais, atrasados, foram reclamados, ainda sem devolução.

REGISTO DAS ALTERAÇÕES FUNCIONAIS

Foram recebidas, registadas e arquivadas na Secção de Assentamentos, em 1944, as seguintes quantidades de formulários de alterações funcionais:

Quadro P-10

NATUREZA DO FORMULÁRIO	NÚMERO
Impressos modêlo X-20 (Boletins de punição)	3 222
Impressos modêlo X-21 (Declarações de acid. do trabalho	4 630
Impressos modêlo X-29 (Fichas de identificação)	34
Impressos modêlo X-39 (Pedidos de abono familiar)	3 508
Impressos modêlo X-52 e X-53 (Pedidos de inscrição e Relação de pessoas de família inscritas para efeito de passes de férias)	43
Impressos modêlo X-54 (Pedidos de férias)	17 833
Impressos modêlo X-55 (Notificações de férias)	18 595
Apostilas em títulos de nomeação ou promoção (Cópias)	1 061
Alterações sôbre processos de abono familiar (cartas, telegramas, memoranda, etc.)	2 040
Cartas diversas	1 925
Cartas e cópias de portarias sôbre inquéritos administrativos	97
Cadernetas e certificados de reservista (Devolvidos aos proprietários)	1 576
Certidões de tempo de serviço (Cópias)	740
Documentos diversos sôbre convocados p/serviço militar.	62
Diplomas e notas (Devolvidos aos proprietários)	24
Decretos e portarias (Cópias)	990
Diversos	7 691
Fichas da Caixa de Aposentadoria e Pensões	17
Pedidos de carteiras de identidade	158
TOTAL	64 246

MOVIMENTO DO PESSOAL

Em 1944, foram recebidos os seguintes formulários de "movimento de pessoal", comparados com os de 1943, os quais

foram convenientemente controlados e encaminhados a despacho, remetidos aos seus destinos e registadas e arquivadas as 2.ªs vias:

Quadro P-11

NATUREZA DO FORMULÁRIO	NÚMERO Em 1944	NÚMERO Em 1943
Impressos modêlo X-16 (Fôlhas de admissão) ..	3 513	3 193
Impressos modêlo X-17 (Fôlhas de demissão) ..	3 127	2 740
Impressos modêlo X-19 (Fôlhas de remoção, promoção ou transferência)	15 952	5 331
TOTAL	22 492	11 264

CONVOCADOS PARA O SERVIÇO MILITAR

O fichário especial, para contrôle de empregados convocados para o serviço militar, constava, em 31 de dezembro de 1944, de 228 fichas, contra 193 em igual data de 1943.

Durante o exercício foram feitas as comunicações necessárias às autoridades militares.

CARTEIRAS DE IDENTIDADE

Em 1944, foram fornecidas aos empregados as seguintes carteiras de identidade, em comparação com as quantidades emitidas no ano anterior:

Quadro P-12

DISCRIMINAÇÃO	Em 1944	Em 1943
CARTEIRAS RETRIBUÍDAS		
Novas	875	2 131
Em substituição de extraviadas	15	13
	890	2 144
CARTEIRAS GRATUÍTAS		
Novas	197	34
Atualizadas (Fôlhas internas)	30	58
Total Gratuíto	227	92
TOTAL GERAL	1 117	2 236

CONTRÔLE DAS EXISTÊNCIAS E LOTAÇÕES DE EMPREGADOS

Foi organizado, em 1944, em fichário múltiplo, destinado ao "Contrôle das existências e lotações de empregados".

Compõe-se, de momento, de três grandes grupos de fichas, que abrangem todos os empregados da Viação Férrea, classificados como segue:

Fichário n.º 1 — (Orçamento e almanaque):
- a) por Departamento;
- b) dentro do Departamento, por função;
- c) dentro da função, por padrão;
- d) dentro do padrão, por ordem de antiguidade.

Fichário n.º 2 — (Almanaque Geral):
- a) por função;
- b) dentro da função, por padrão;
- c) dentro do padrão, por ordem de antiguidade.

Fichário n.º 3 — (Estatística):
- a) por padrão;
- b) dentro do padrão, por Departamento;
- c) dentro do Departamento, por função;
- d) dentro da função, por número de registo.

Estão previstos outros desdobramentos, como:

Fichário n.º 4 — Diferenças de padrão — Complemento do fichário n.º 2.

Fichário n.º 5 — Diferenças de padrão — Complemento do fichário n.º 1.

Fichário n.º 6 — Empregados do sexo feminino.

Os fichários nrs. 1, 2 e 3, estão prontos, dependendo, porém, quanto à classificação por ordem de antiguidade, do reajustamento de faltas, etc.

CONTRÔLE DOS EMPREGADOS POR IDADES

Afim de fornecer elementos para a reforma do seguro coletivo, projetada pela Administração, foi organizada, em 1944, uma relação geral dos empregados, por função, padrão, idade e sexo.

Essa relação, após ter sido codificada pelo Serviço Mecanizado, além do fim a que se destinava, propiciou uma revisão geral do pessoal, no sentido de serem promovidas aposentadorias compulsórias dos empregados de mais de 65 anos e está sendo atualizada, permitindo a continuidade dêsse contrôle e outros desdobramentos, ora em estudos.

CORRESPONDÊNCIA EXPEDIDA

O movimento da correspondência expedida em 1944, em comparação com os anos anteriores, foi o que segue:

Quadro P-13

NATUREZA DA CORRESPONDÊNCIA	Em 1944	Em 1943	Em 1942	Em 1941
Memoranda (Coleção especial da Secção)	1 255	649	505	646
Informações em documentos de protocolo (Iniciada em 1943, sem estatísticas)	1 898	—	—	—

MATERIAL

Em 1944 foram adquiridos os seguintes utensílios, de caráter permanente, para uso da Secção de Assentamentos:

4 fichários Kardex,
1 mesa de aço grande, para suporte de fichários,
8 arquivos de aço, marca Nascimento,
25 bandeiras para índice,
1 máquina de escrever portátil, Royal,
1 bureau,
3 mesas do tipo usado na Secção,

1 mesa para máquina de escrever,
2 cadeiras giratórias,
5 cadeiras comuns (Gerdau),

Em troca da mesa de aço grande, para suporte de fichários, foi devolvida á firma fornecedora a mesa pequena, adquirida em 1943.

A máquina de escrever portátil, marca Royal, foi trocada, no fim do ano, por uma máquina Remington, adquirida para a Secretaria.

SALA DA SECÇÃO DE ASSENTAMENTOS

Afim de fornecer o espaço necessário ao desenvolvimento por que passou a Secção de Assentamentos, em 1944, foi aumentada a respectiva área, aproveitando-se parte da Secretaria.

IV — Secção de Provas e Classificação

O relatório desta Secção, referente ao exercício de 1944, é o seguinte:

ENTRADA E SAÍDA DE REQUERIMENTOS DURANTE O ANO

Pedidos de certidão de tempo de serviço:

Aguardando encaminhamento	49
Em serviço	113
Aguardando retificação de nome ...	126
Aguardando revisão	136
Entrados	588
Total	1 012
Atendidos	590
A atender	422
Total	1 012

Pedidos de certificados para gratificação adicional:

Aguardando encaminhamento	47
Entrados	14
Total	61
Atendidos	131

O saldo verificado, 117, corresponde a pedidos entrados em 1941, 1942 e 1943. -

Pedidos de certificados para licença prêmio:

Entrados	4
Atendidos	4

Pedidos de certificados para habitação gratuita:

Entrados	—	72
Atendidos	20	
A atender	52	
Total	72	

Informações diversas:

Vencimentos impagos	15
Faltas justificadas	1
Feridos em serviço	25
Alugueis de casa	2
Empréstimo na Caixa de A. e Pensões	17
Aposentadoria compulsória	12
Inquérito administrativo	2
Diversas	52
Total	126

RECONSTITUIÇÃO DE FÔLHAS DE PAGAMENTO

Foram reconstituídas cêrca de 1 300 fôlhas de pagamento, que se achavam em estado de dilaceramento. Êsse serviço continúa.

PROVA DE HABILITAÇÃO PARA "AUXILIAR DE CONFERENTE" DO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

De acôrdo com as determinações baixadas na carta circular n.º 109, de 23 de setembro de 1943, foi efetuada uma prova para "Auxiliar de Conferente" do Departamento de Materiais.

Para êste concurso inscreveram-se 12 candidatos.

Resumindo:

Inscritos	12
Compareceram	9
Aprovados	5
Reprovados	4
Não atendeu a chamada	1
Excluídos para diversos motivos	2
Aguardando designação	2
Designados	3

PROVA DE HABILITAÇÃO PARA "AUXILIAR DE ESCRITA"

De conformidade com as determinações da carta circular n.º 32, de 27 de fevereiro de 1943, foram efetuadas, até 25 de novembro de 1944, 29 provas de habilitação para Auxiliares de Escrita extranumerários, em grupos de 12 candidatos, em média, com o seguinte resultado:

Chamados para as 29 provas	941
Compareceram	422
Aprovados	107
Reprovados	330
Não atenderam a chamada	267
Desistiram	65
Não deixaram enderêço	25
Não completaram a documentação	41
Pediram transferência	106
Designados	101
Aguardam designação	6

Designação de candidatos:

Serviço Jurídico	2
Departamento do Pessoal	9
" de Materiais	9
" de Contrôle e Finanças	49
" de Transporte	13
" de Mecânica	4
" Econômico e Comercial	2
" de Obras Novas	2
" da Via Permanente	7
4.ª Superintendência	4

PROVA DE HABILITAÇÃO PARA "AUXILIARES DE ESCRITA", EM BAGÉ

Cumprindo autorização contida em carta RPI-94/167 de 6 de março de 1944, foi aberta, em Bagé, uma inscrição para candidatos que desejassem submeter-se à prova de habilitação para Auxiliares de Escrita Extranumerários, de acôrdo com as instruções constantes da carta circular n.º 32 de 27 de fevereiro de 1943.

A prova em questão foi efetuada nos dias 21 e 22 de abril de 1944 e constituiu o 40.º grupo de candidatos ao provimento do cargo de auxiliares de escrita, com o seguinte resultado:

Inscritos	52
Compareceram	49
Aprovados	7
Reprovados	42
Não atenderam a chamada	2
Desistiu	1

Dos candidatos aprovados, foram designados:

Para Bagé	2
Para Pôrto Alegre	1
Aguardando designação	4

REGISTO DE SOCIEDADES (Circular 6, de 25-8-1944)

1.º) **CÍRCULO OPERÁRIO FERROVIÁRIO DO R. G. DO SUL.....**, **fundado** em 22 de setembro de 1937, com séde em Pôrto Alegre. **Finalidade:** fundação ou adesão de escolas, realização de conferências, cinema educativo, teatros, desportes, escotismos, etc. **Proporção de sócios não ferroviários:** sòmente funcionários da C. X. A. e C. C. E. **Número de registo no DPP:** 1.

2.º) **SOCIEDADE FERROVIÁRIA DE AUXÍLIO MÚTUO .....**, **fundada** em 10 de outubro de 1931, com séde em Pôrto Alegre. **Finalidade:** — instituir pecúlios, pagos no caso de morte do associado, às pessoas por êle indicadas. **Proporção de sócios não ferroviários:** funcionários da C. X. A., C. C. E. e A. F. G., espôsas de associados e associadas que ao deixarem suas funções desejarem continuar como tal. **Número de registo no DPP:** 2.

3.º) **NACIONAL ATLÉTICO CLUBE.....**, **fundado** em 16 de setembro de 1937, com séde em Pôrto Alegre. **Finalidade:** difundir o esporte no meio ferroviário. **Proporção de sócios não ferroviários:** são aceitos não ferroviários, na proporção de 20%. **Número de registo no DPP:** 3.

RESUMINDO:

A produção da Secção, foi a seguinte em 1944:

Certidões de tempo de serviço	590
Certificados para gratificação adicional	131
Certificados para licença prêmio ...	4
Certificados para habitação gratuita.	20
Informações diversas	126
Registo de sociedades	3
Total	874

V — Serviço de Ensino e Seleção Profissional

Êste serviço continuou sob a direção do Eng.º João Baptista Leggerini.

VI — Serviço Médico Social

Contrôle de contas

Até a presente data, o contrôle de contas referentes aos honorários médicos, tanto desta capital como do interior do Estado, vem sendo feito pela Chefia Médica. Indiscutìvelmente, nas condições como é feito, representa assunto delicado, visto não existir uma padronização de honorários. Tal papronização, no entanto, teòricamente muito interessante, é dificílima de ser executada, em conseqüência da heterogeneidade dos casos atendidos e critério de cada profissional.

Apesar das dificuldades, o julgamento das contas vem sendo feito a contento de ambas as partes interessadas: de um lado a Viação Férrea e de outro os profissionais.

Pareceres

No decorrer dêste ano, foram fornecidos inúmeros pareceres referentes aos mais variados assuntos e concorrendo, assim, o Serviço Médico, na solução de numerosos casos de pedidos de licença, de aposentadoria, contrôle de faltas, etc.

Afim de que os pareceres sejam bem fundamentados, foram necessários, frequentemente, exames subsidiários, tais como: radiografias, exames laboratoriais e exames especializados.

Assistência aos acidentados do Trabalho

É êste um dos magnos problemas cuja equação foi armada em janeiro de 1944, quando se iniciou, mediante contratos, a designação de médicos, nos centros ferroviários, populosos, afim de atenderem os acidentados do trabalho.

Em 1944, também, iniciou-se o serviço de correção de deformidades post-traumáticas.

Tal orientação advem de um simples princípio de humanidade, pois não basta pagar a indenização correspondente a uma incapacidade e depois deixar o indivíduo sem esperanças de que a sua deformidade adquirida possa ser minorada ou curada com o auxílio de métodos modernos de cirurgia ortopédica, quando, pela rehabilitação êste indivíduo pode ainda vir a ocupar um lugar na sociedade, deixando de ser um parasita. Apoiado nesses princípios iniciou-se as correções em diversas sequelas de traumatismos que foram enviadas do interior do Estado, quasi todas elas com bons resultados.

VII — Medicina Preventiva

Estudou-se a organização de uma secção de medicina preventiva.

Apoiando-se em dados estatísticos e em vários argumentos, procurou-se mostrar a conveniência de se prevenir as enfermidades.

Sugeriu-se a higienização dos ambientes de trabalho, a educação alimentar, sanitária e profilática, por meio de visitadoras sanitárias, orientadas por um médico higienista, bem como a incentivação do plantio de hortas e pomares e a criação de restaurantes.

Êste estudo, que contém um plano completo, com todos os detalhes, foi aprovado pelo Govêrno do Estado e se tornará uma realidade dentro em breve.

VIII — Serviço de Guardas

Esteve em atividade, durante o ano, o 1.º Grupo de Guardas, localizado em Santa Maria. Coube a êsse 1.º Grupo preencher por guardas instruídos e selecionados, conforme ficou assentado na Portaria n.º 118, de 18 de novembro de 1942, tôdas as vagas de rondas ocorridas nas demais dependências da Viação Férrea.

Em 17 de março de 1944, por Portaria n.º A-13, foi criada a 1.ª Sub-Secção de Guardas, com séde em Bagé, com o efetivo de 19 homens.

Tanto em Santa Maria como em Bagé, o Serviço de Guardas desincumbiu-se satisfatòriamente, das atribuições que lhe foram confiadas.

IX — Comissão de Inquéritos Administrativos

Foram realizados em 1944, 51 inquéritos, assim distribuídos:

Abandono do serviço	12
Atos de improbidade	7
Furto de materiais	7
Irregularidade	6
Contrabando	5
Infração art. 105 (Dec. 4 009)	3
Embriaguez	2
Desidia	2
Apropriação indébita	2
Agressão e irregularidade	2
Furto de mercadorias	1
Insubordinação	1
Arbitrariedades (denúncia)	1
Total	51

X — Escolas de Alfabetização

Ás escolas mantidas pela "Economia de Frétes", denominada "Verba de Alfabetização", continuam a difundir a instrução nos núcleos não dotados de escolas públicas, sob a regência de professores dedicados.

Funcionaram em 1944 as seguintes:

LOCALIZAÇÃO:

Grupos Escolares

1 — Santa Maria
2 — Otávio Lima
3 — Ivo Ribeiro
4 — Ramiz Galvão
5 — Cacequí

Aulas Reunidas

6 — Volta do Felizardo
7 — Passo Fundo (Ped)
42 — João Aquino
43 — Jacaquá
44 — João Marcelino
45 — João Rodrigues
46 — Lindolfo Waick
47 — Marcelino Ramos
48 — Mata - Turma 50
49 — Maq. Scalabrini
50 — Maquinista Maura
51 — Nova Sardenha

8 — Alegrete Km 233
9 — Adolfo Stern
10 — Alvaro N. Pereira
11 — Airosa Galvão
12 — Agente Gomes
13 — Biboca
14 — Brete de Bagé
15 — Bela União
16 — Benjamin Not
17 — Comandaí
18 — Cruzinha
19 — Côrte
20 — Cezar Pina
21 — Cerro Chato
22 — Conde de P. Alegre
23 — Cerros Verdes
24 — Carasinho – T. 71
25 — Dario Lassance
26 — Desvio Blauth
27 — Entroncamento
28 — Esperança
29 — Eurico Martelet
30 — Espinilho
31 — Fortaleza
32 — Gil – Turma 11
33 — Guará
34 — Gramado
35 — Guterres
36 — General Neto
37 — Herculano Freitas
38 — Itapeví
39 — Itajassú
40 — Ibicuí
41 — Joaquim Caetano
52 — Ourupú
53 — Parada Pons
54 — Pinhal
55 — Pulador - H. Florestal
56 — Pedreira Km 9 Rm
57 — Passo do Rocha
58 — Porongos
59 — Quebracho
60 — Restinga Sêca T. 34
61 — Restinga Sêca T. 35
62 — Rincão Del Rey
63 — Rio Pardo T. 22
64 — Severino Ribeiro
65 — Santiago T. 67
66 — Santiago T. 58
67 — Saicã
68 — São Lucas T. 47
69 — São Borja T. 74
70 — São Pedro T. 45
71 — São Salvador T. 15
72 — Saibro
73 — Silo
74 — Sociedade
75 — Santa Rita Km 220
76 — Santo Amaro
77 — Tupanciretã T. 51
78 — Tupanciretã T. 52
79 — Touro Passo
80 — Tigre
81 — Tuparaí
82 — Visconde de Mauá
83 — Vasconcelos Jardim
84 — Vauthier
85 — Val de Serra

Dessas escolas, 5 foram inauguradas em 1944, duas foram provisòriamente fechadas, e duas foram definitivamente extintas por conveniência do ensino, conforme quadros abaixo indicados:

ESCOLAS INAUGURADAS

LOCALIZAÇÃO	PATRONOS
Passo do Rocha	"José do Patrocínio"
São Lucas — Turma 47	"Benjamin Constant"

Espinilho	"Manoel Ribas"
Rio Pardo — Turma 22	"Roque Gonzales"
João Rodrigues — Turma 19	"Barão do Triunfo"

ESCOLAS FECHADAS PROVISORIAMENTE

LOCALIZAÇÃO	PATRONOS
Passo do Rocha	"José do Patrocínio"
Tupanciretã — Turma 52	"Julio de Castilhos"

ESCOLAS EXTINTAS

LOCALIZAÇÃO	PATRONOS
Porongos	"Gonçalves Dias"
São Salvador — Turma 15	"Roque Gonzales"

MOVIMENTO DIDÁTICO

Como ilustração e para visão mais nítida do bom funcionamento das escolas, damos a seguir diversos quadros estatísticos esclarecedores da boa e normal marcha do ensino.

QUADROS ESTATÍSTICOS DO MOVIMENTO DIDÁTICO NAS ESCOLAS MANTIDAS PELA "ECONOMIA DE FRÉTES"

Quadro P-14

1944

MATRÍCULA INICIAL

Distribuição	1.º Ano		2.º Ano		3.º Ano		4.º Ano		Total		Total
Pelas Idades	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Geral
De — 8 anos ...	265	202	12	15	1	1	0	0	278	218	496
De 8 a 11 anos	438	372	198	201	102	98	36	32	774	703	1 477
De + de 11 anos	77	66	88	128	164	168	149	158	478	520	998
Soma	780	640	298	344	267	267	185	190	1 530	1 441	2 971

MATRÍCULA GERAL

Distribuição Pelas Idades	1.º Ano Masc	1.º Ano Fem	2.º Ano Masc	2.º Ano Fem	3.º Ano Masc	3.º Ano Fem	4.º Ano Masc	4.º Ano Fem	Total Masc	Total Fem	Total Geral
De — 8 anos ...	316	235	17	19	0	1	0	1	333	256	589
De 8 a 11 anos	532	443	209	221	106	111	38	34	885	809	1 694
De + de 11 anos	107	85	108	143	187	177	165	164	567	569	1 136
Soma	955	763	334	383	293	289	203	199	1 785	1 634	3 419

MATRÍCULA REAL

Distribuição Pelas Idades	1.º Ano Masc	1.º Ano Fem	2.º Ano Masc	2.º Ano Fem	3.º Ano Masc	3.º Ano Fem	4.º Ano Masc	4.º Ano Fem	Total Masc	Total Fem	Total Geral
De — 8 anos ...	191	188	8	11	1	0	0	0	200	199	399
De 8 a 11 anos	434	334	182	189	86	87	34	26	736	636	1 372
De + de 11 anos	59	80	82	100	114	129	129	109	384	418	802
Soma	684	602	272	300	201	216	163	135	1 320	1 253	2 573

FREQÜENCIA MÉDIA MENSAL

Distribuição Pelas Idades	1.º Ano Masc	1.º Ano Fem	2.º Ano Masc	2.º Ano Fem	3.º Ano Masc	3.º Ano Fem	4.º Ano Masc	4.º Ano Fem	Total Masc	Total Fem	Total Geral
Março	594	512	237	264	226	230	161	172	1 218	1 178	2 396
Abril	649	520	250	270	229	227	150	167	1 278	1 184	2 462
Maio	666	536	238	274	226	236	159	164	1 289	1 210	2 499
Junho	610	495	226	264	223	213	148	145	1 207	1 117	2 324
Julho	605	500	216	266	212	188	136	151	1 169	1 105	2 274
Agôsto	624	475	241	265	202	217	147	155	1 214	1 112	2 326
Setembro	660	487	239	269	191	215	152	159	1 242	1 130	2 372
Outubro	645	489	250	268	195	232	143	141	1 233	1 130	2 363
Novembro	638	488	236	256	181	189	144	130	1 199	1 063	2 262
Dezembro	654	500	247	269	202	197	138	129	1 241	1 095	2 336
Soma	6 345	5 002	2 380	2 665	2 087	2 144	1 478	1 513	12 290	11 324	23 614

COMPARECIMENTOS AOS EXAMES

Designação	1.º Ano	2.º Ano	3.º Ano	4.º Ano	Total
Masculinos	628	244	190	145	1 207
Femininos	496	268	188	123	1 075
Soma	1 124	512	378	268	2 282

NÃO COMPARECIMENTOS AOS EXAMES

Designação	1.º Ano	2.º Ano	3.º Ano	4.º Ano	Total
Masculinos	105	24	22	13	164
Femininos	79	23	18	7	127
Soma	184	47	40	20	291

ALUNOS APROVADOS

Designação	1.º Ano	2.º Ano	3.º Ano	4.º Ano	Total
Masculinos	371	149	138	132	790
Femininos	350	210	135	109	804
Soma	721	359	273	241	1 594

ALUNOS REPROVADOS

Designação	1.º Ano	2.º Ano	3.º Ano	4.º Ano	Total
Masculinos	252	71	50	20	393
Femininos	179	79	23	14	295
Soma	431	150	73	34	688

PERCENTAGENS

Percentagem de freqüência	91,77 %
Percentagem de comparecimento aos exames	76,39 %
Percentagens de aprovações	69,85 %
Percentagem de alunos por professora	30,80 %

XI — Melhoria para o Pessoal

Durante o ano foram tomadas várias medidas para melhorar a situação do pessoal.

Em 8 de maio propôs-se ao Govêrno (Ofício RPG-145-12-117) e conseguiu-se:

1.º — Alterar a redação do parágrafo 1.º do art. 9.º das "Disposições Gerais para aplicação do Quadro do Pessoal da Viação Férrea", como segue: "O abono familiar será calculado à razão de Cr$ 20,00 mensais por filho".

Em conseqüência a tabela D, que distribuia um abono variável com o número de filhos, de 10 cruzeiros até 20 cruzeiros, foi anulada, passando a vigorar um valor único para o abono.

2.º — Elevar os padrões mínimos de vencimentos:

a) Dos empregados sediados em Pôrto Alegre, Riacho, Ildefonso Pinto, Navegantes e Diretor A. Pestana, e dos candidatos que forem admitidos nessas localidades, para o padrão 205 (Cr$ 325,00 por mês, Cr$ 13,00 por dia ou Cr$ 1,62.5 por hora).

b) Dos ajudantes de trens — apicultores — camareiros, encarregados de bombas e de sucata, empregados de rouparia, foguistas, foguistas de motor, guardas (excetuados os do Serviço de Guardas) guardas-chaves, manuais de armazéns, depósitos, estações, oficinas, pedreiras e trens, motoristas de automóvel de linha e de caminhão, operários, operários ambulantes, telefonistas e visitadores, sediados no interior do Estado, e dos candidatos que alí forem admitidos nessas funções, para o padrão 204 (Cr$ 300,00 por mês, Cr$ 12,00 por dia ou Cr$ 1,50 por hora).

c) Dos trabalhadores de linha e obras, sediados no interior do Estado e dos candidatos alí admitidos nessa função, para o padrão 203 (Cr$ 11,00 por dia e Cr$ 275,00 por mês).

3.º — Em 6 de dezembro (Ofício DPG-145-12/315), propôs-se novamente ao Govêrno, alterar o art. 9.º e seu parágrafo 1.º das "Disposições Gerais, para a aplicação do Quadro do Pessoal da Viação Férrea", como segue:

"Art. 9.º — Fica estabelecido na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a concessão de um abono familiar aos seus empregados, o qual não poderá ser mais elevado que o salário-família concedido aos servidores da União".

"§ 1.º — O Abono familiar será fixado anualmente no orçamento da Rêde, aprovado pelo Govêrno do Estado".

E, na mesma ocasião, pediu-se ao Govêrno do Estado que para 1945, a contar de janeiro, o abono familiar fôsse de Cr$ 35,00 por filho e para empregados com vencimentos mensais até Cr$ 2.000,00, inclusive. Êste pedido ainda não teve o despacho do Ministro da Viação e Obras Públicas.

4.º — Em 5 de dezembro, (Ofício DPG-2/314), propôs-se ao Govêrno a elevação do seguro de vida em grupo e à sua generalização a todo o pessoal, por conta da Viação Férrea.

Esta proposta foi encaminhada ao Govêrno Federal com parecer favorável do Govêrno do Estado.

5.º — Em 24 de fevereiro (Portaria D/3), foi nomeada uma comissão para elaborar o Estatuto dos Empregados da Viação Férrea, trabalho êste que foi entregue em 9 de outubro com a carta n.º 15.

6.º — Em 27 de outubro (Portaria D/113) a mesma comissão foi encarregada de fazer a revisão do Quadro do Pessoal.

Neste mesmo dia a Comissão deu início aos seus trabalhos, mas não conseguiu aprontá-los antes do fim do ano.

7.º — Com o fim de poder a Viação Férrea auxiliar as sociedades ferroviárias e fiscalizar a sua escrituração, estudou êste Departamento a organização de instruções a respeito, as quais foram consubstanciadas nas circulares 4 e 6 de 26 de julho e de 25 de agôsto de 1944, respectivamente.

XII — Quadro Administrativo

A administração do Departamento do Pessoal, em 1944, estava assim constituída:

Chefe do Departamento Eng.º ATTILA DO AMARAL
Assistente ..... Eng.º MARIO G. REIS
Assistente ..... ALFREDO RODRIGUES MUNIZ

Chefe da Secretaria .. SADY TEIXEIRA
Chefe da Secção de Direitos Sociais ..... MIGUEL DUPRAT BANDEIRA
Chefe da Secção de Assentamentos ..... HERON PAIVA DE VASCONCELLOS
Chefe da Secção de Provas e Classificação . JOSÉ A. LEAL DE MACEDO
Assistente ..... SEVERIANO DO BRASIL MANIQUE

Comissão de Inquérito:

Presidente ..... THOMAZ THOMPSON FLORES
Vice-presidente ..... Bel. OLAVO DA ROSA CHAGAS
Secretário ..... EDWIGES GARCIA DA ROSA, até 17 de fevereiro de 1944.
JUPARETAN PORTO SILVA, a partir de 18 de fevereiro de 1944.

XIII — Pessoal do Departamento

Quadro P-15

FUNÇÕES	Em 31 de dezembro de 1943	Em 31 de dezembro de 1944
Eng.º Chefe do Departamento	1	1
Assistente do Chefe do Departamento	2	3
Chefes de Secção	4	4
Assistentes de Chefe de Secção	1	2
Escriturários	28	29
Auxiliares de escrita	11	20
Contínuos	3	4
Adidos	1	2
Médicos	—	1
Guardas	102	118
Membros da Comissão de Inquéritos Administrativos	3	3
TOTAIS	156	187

XIV — Considerações Finais

No decorrer de 1944, o Departamento do Pessoal, no desempenho de sua missão, estudou vários problemas relacionados com o bem estar da família ferroviária.

Sempre amparado palo Diretor, êste Departamento estudou e encaminhou à solução superior, a sugestão do Eng.º AYMORÉ DRUMOND DE MACEDO, no sentido da Viação Férrea pagar o seguro coletivo dos seus empregados, de acôrdo com uma tabela de valores mais conveniente. Além disto, sugeriu por duas vezes a elevação do "quantum" do abono familiar; alvitrou a conveniência de ser revisto sem tardança o quadro do pessoal e a necessidade da Viação Férrea construir casas de moradia para seus empregados nos pontos mais necessários da Rêde, com o fim de lhes dar maior confôrto e facilitar o seu acesso ao trabalho. Apresentou, também, um estudo sôbre as relações que devem existir entre a Viação Férrea e as associações ferroviárias, e um outro propondo:

a) a distribuição de "marmitas térmicas" ao pessoal de trem, que seriam abastecidas em restaurantes contratados, ou o fornecimento de "rações" completas, enlatadas ou empacotadas, que seriam, sòmente, aquecidas pelo pessoal;

b) a criação de refeitórios para os operários das oficinas, nos quais o pessoal pagaria apenas Cr$ 1,50 por refeição;

c) a distribuição de sopa ou merenda adequada aos alunos das escolas turmeiras;

d) a incentivação e apôio material e educacional à campanha dos hortos, pomares e de criações domésticas.

Quanto à instalação de colônias de férias cujo início êste Departamento esperava fazer em 1944, ainda nada foi possível concretizar em virtude de várias circunstâncias, embora delineados os respectivos estudos.

Sempre pronto a colaborar com a Diretoria na solução de todos os problemas que se relacionem com o bem estar do Pessoal, continua êste Departamento a se esforçar para corresponder às suas finalidades.

Pôrto Alegre, 11 de maio de 1945.

a.) **Attila do Amaral**

Eng.º Chefe do Departamento do Pessoal

DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS

Índice da matéria contida no Relatório

Páginas

DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS 377
I — RAMAL DE QUARAÍ 378
Recapitulação das despesas 378
Dados técnicos e estações 380
II — VARIANTE DA SERRA 380
1.º — VARIANTES, ETC. 381
A — **Empreitadas** 381
1.ª, 2.ª e 3.ª etapas 381
4.ª etapa — S. Luiz — Tupanciretã 381
Resumo das empreitadas 384
B — **Serviços por administração** 384
2.ª, 3.ª, 4.ª e 5 etapas 384
Oficinas em Tupanciretã 386
Resumo das despesas 389
2.º — EDIFÍCIOS, ETC. 389
Resumo das despesas 391
Dados sôbre trechos concluídos 393
III — VARIANTE DE SANTA MARIA — PINHAL 396
IV — MELHORAMENTOS NA LINHA DE BAGÉ — RIO GRANDE 403
V — LINHA DE BENTO GONÇALVES — PASSO FUNDO 403
1.º — Trecho até Veríssimo de Matos 403
2.º — Prosseguimento até Passo Fundo 408
VI — MELHORAMENTOS NA ESTAÇÃO DE CRUZ ALTA 412
1.º — Obras do recinto 412
2.º — Sinalização do recinto 414
VII — OBRAS EXECUTADAS POR ADMINISTRAÇÃO 415
1.º — Desvio de cruzamento no Km 455,040 da linha de Cacequi — Rio Grande 415
2.º — Variante entre os Kms 110,524 e 112,394 de Santa Maria — Uruguaiana 415
3.º — Barragem no Km 2,650 da linha de Santa Maria Marcelino Ramos 416
418

Páginas

4.º — Administração e restauração da Estrada de Ferro Jacuí 419
a — Casas de moradia e instalações em Pôrto do Conde 420
b — Reconstrução do trecho que liga o ramal Pôrto do Conde — Butiá ao Pôço do Leão 420
c — Reconstrução do ramal da Mina Recreio ao de Entroncamento — Mina do Leão 421
d — Reconstrução do sub-ramal à Mina S. José 422

VIII — EDIFÍCIOS NOVOS 423
1) Laboratório da Parada Silo 423
2) Laboratório de Pelotas 424
3) Pôsto Telegráfico, casa de moradia do encarregado, armazém e desvio na Parada Paula Gomes 425
4) Pôsto telegráfico e moradia do encarregado na Parada Floriano Maidano 426
5) Reconstrução e readaptação de edifício para a nova estação de Uruguaiana 427
6) Edifício para o Escritório Central 428
7) Nova estação de Pôrto Alegre 430
8) Desvio, pôsto telegráfico e armazém no Km 220,330 da linha de Santana 431
9) Desvio, estação, armazém e casa para o guarda chave no Km 247,400 da linha de Santana 433
10) Armazém de baldeação em Inspetor Goulart 435
11) Ampliação e reforma da estação de Cacequí 437
12) Instalação hidráulica e casa para bombeiro em Santiago 439

IX — SERVIÇO DE DESAPROPRIAÇÕES 440
X — ESTUDOS TÉCNICOS 443
XI — PONTES 446
XII — PESSOAL 448

DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS

Como se viu no relatório anterior, a primitiva 5.ª Divisão passou a ter a denominação do título supra e ficou constituída, pela Organização Provisória de 30 de agôsto de 1943, como se segue:

I — CHEFIA, compreendendo o Gabinete e o Escritório Central com a Secretaria e a Secção de Despesas;
II — 1.ª DIVISÃO, (Estudos), com quatro Secções;
III — 2.ª DIVISÃO, (Trabalhos), com quatro Secções;
IV — 3.ª DIVISÃO, (Contrôle), e
V — SERVIÇO DE DESAPROPRIAÇÕES, CADASTRO E PATRIMÔNIO GERAL.

As três divisões ficaram sob a administração dos três engenheiros Assistentes, (outrora Ajudantes), cabendo aos antigos Chefes de Secções a direção imediata das demais repartições internas.

Todos os serviços continuaram diretamente subordinados à Chefia do Departamento.

Conseqüência, que foi, da reorganização administrativa geral, adotada e exposta no relatório de 1942, (título VI, pgs. 57 a 69), a nova distribuição dos serviços do Departamento apenas em parte entrou em vigor até agora.

Os encargos das 1.ª e 2.ª Divisões foram ajustados às necessidades e à maior eficiência das atribuições de cada Assistente.

O serviço de Contrôle, por sua vez, teve um desenvolvimento progressivo e vai correspondendo, cada vez mais, aos objetivos que lhe competem.

Não tendo sido, pois, aplicada a completa reforma da "Organização Provisória", torna-se excusado discriminar-lhe, por agora, as minúcias de setores ou funções ainda inoperantes.

Pelos mesmos motivos, a exposição dos fatos administrativos e econômicos prosseguirá de modo idêntico aos dos precedentes relatórios, **mutatis mutandis**, deixando-se eventuais alterações para quando o Departamento integrar-se na sistemática geral que vier a prevalecer na Viação Férrea.

I — Ramal de Quaraí

Os trabalhos de construção, pròpriamente dita, do ramal de Alegrete — Quaraí, ficaram concluídos em 1939 e foram entregues, por etapas, ao Departamento da Via Permanente a que compete a conservação efetiva das linhas férreas.

O de Obras Novas ficou, desde então, acompanhando e fiscalizando as empreitadas contratadas por diversas firmas, na construção de edifícios e outras instalações, e executando por administração os serviços complementares, que foram, por sua vez, inteiramente concluídos em 1943.

Quer isso dizer que no exercício de 1944 nada houve a fiscalizar ou executar.

Houve, todavia, alterações no registo das despesas, a saber:

	Cr$	Cr$
Desapropriações (vêr no título Serviço de Desapropriações) . .		8.775,30
Extôrno de débito indevido à conta de "Variantes de Pinhal — Cruz Alta":		
Materiais	1.690,90	
Mão de obra	511,00	2.201,90
Soma		10.977,20

RECAPITULAÇÃO DAS DESPESAS

No relatório anterior, indicou-se o total de Cr$. . . . . 11.698.236,30 como a soma do dispêndio realizado até 31-12-1943 na execução de tôdas as obras.

Deduzindo-o da verba disponível, no valor de Cr$. . . . . 11.450.000,00, conclui-se que o excesso, a ser justificado em processo de refôrço de orçamento, era de Cr$ 248.236,30.

Em face, porém, da revisão minuciosa a que procedeu o Serviço de Contrôle, verificou-se que, até o fim daquele exer-

cício (1943), foram atribuídos à construção do ramal vários débitos pertencentes a outras obras e cujos estornos foram pedidos ao Departamento competente. A soma do onus indevido atingiu Cr$ 41.347,20.

Assim, o montante das despesas, ao iniciar-se o ano de 1944, era, realmente, de:

		Cr$
11.698.236,30 — 41.347,20	=	11.656.889,10
Em 1944	=	10.977,20
Até 31-12-1944		11.667.866,30

Voltando a comparar com a disponibilidade de Cr$.... 11.450.000,00, segue-se que o excedente real do custo, ao têrmo de 1944, ficou em: 11.667.866,30 — 11.450.000,00 = Cr$ 217.866,30.

O dispêndio, corresponde à conclusão do ramal, em si mesmo, numa extensão de 61,833 quilômetros, a partir da estação de Severino Ribeiro, construção de edifícios ,instalações hidráulicas, cêrcas, obras de arte, complementares, etc..

A locação do trecho referido foi iniciada a 21 de novembro de 1932 e a construção, empreendida em meados de janeiro de 1933, esteve a cargo do 2.º Batalhão da Brigada Militar, posteriormente auxiliado pelo 18.º Corpo Auxiliar e o 5.º Batalhão da mesma milícia.

Criada, em 1933, a **5.ª Divisão,** (que veiu a transformar-se no Departamento de Obras Novas), foram-lhe atribuídas sucessivamente a fiscalização e a direção técnica dos serviços. Finalmente, a partir de 1939, couberam-lhe todos os encargos, quer na execução imediata do que se fez administrativamente, quer na fiscalização direta das empreitadas.

Foi então que se atualizaram, com a aproximação possível, as despesas registadas desde 1933 e que atingiram, em número redondos, Cr$ 9.450.000,00.

Encaminhado ao Govêrno Federal o orçamento para as obras faltantes, foi aprovado pelo decreto n.º 4 696, de 25 de setembro de 1939, no valor de Cr$ 2.000.000,00.

Explica-se dêsse modo a procedência da disponibilidade Cr$ 9.450.000,00 + 2.000.000,00 = 11.450.000,00 (atualmente), que vem sendo referida em sucessivos relatórios.

Quanto ao excesso de custo, de Cr$ 217.866,30, já apreciado, será objeto de oportuno refôrço de verba, a ser pedido quando se tiver certeza de não existirem despesas ou débitos, porventura ainda não escriturados.

Os demonstrativos seguintes são elucidativos quanto à posição das estações em todo o ramal, a partir do entroncamento em Alegrete, e quanto às condições técnicas do traçado.

Quadro S-1

ESTAÇÕES	Quilometragem	Distâncias Km	Altitude m	Lado da linha
Alegrete	231,8170	—	92,40	Esquerdo
Vasco Alves	253,8330	22,0160	184,40	Esquerdo
Rivadávia Corrêa ...	270,2830	38,4660	191,40	Esquerdo
Severino Ribeiro	285,2870	53,5700	198,80	Direito
Baltazar Brum	310,4625	78,6455	182,00	Direito
João Marcelino	324,6169	92,7999	164,00	Esquerdo
Mancarrão	332,2367	100,4197	—	—(*)
Quaraí	347,2200	115,4032	112,00	Esquerdo

(*) — Estação provisória, que foi suprimida.

A extensão total do ramal é, pois, de 115,403 quilômetros.

O trecho, primeiro fiscalizado e depois inteiramente construído pela Viação Férrea, de Severino Ribeiro a Quaraí, tem 61,833 quilômetros.

Aí construiram-se os edifícios nas estações Baltazar Brum, João Marcelino e Quaraí, um abrigo de passageiros na parada de Quaraí Mirim, um triângulo de reversão, um armazém de mercadorias e duas casas de moradia em Quaraí.

As condições técnicas do ramal são:

Raio mínimo	300 m
Tangente mínima	200 m
Rampa máxima	10 %

II — Variante da Serra

A construção das variantes para retificação do traçado no trecho de Pinhal — Cruz Alta, da linha de Santa Maria — Marcelino Ramos, prosseguiu de modo intenso, sob o regime simultâneo de empreitadas e administração.

Os trabalhos de orientação técnica, fiscalização e execução administrativa continuaram sob a direção imediata das

duas Inspetorias (outrora Residências), sediadas em Tupanciretã e Cruz Alta e a cargo dos engenheiros Bento de Lima Netto e Vicente Cortazzi, respetivamente.

Para melhor apreciação, a marcha dos serviços passa, neste relatório, a ser exposta em dois títulos distintos, a saber:

1.º — VARIANTES — (compreendendo: preparo do leito, linha, obras de arte correntes, cêrcas, linha telegráfica e desapropriações);

2.º — EDIFÍCIOS, OBRAS COMPLEMENTARES E MATERIAIS DE TRANSPORTES.

1.º — VARIANTES

A) — **Empreitadas** — Movimento de terra.

Primeira etapa — Val de Serra a Taquarembó, extensão: — 8 485,130 metros.

Contratada pelo empreiteiro José Conforti, concluída em 1941, custou Cr$ 350.512,10, com o volume total de 60 520 m³.

Segunda etapa — Júlio de Castilhos à Charqueada São João, extensão: — 6 600 metros.

Pelo mesmo contratante, foi concluída em 1943 e custou Cr$ 821.987,40, com o volume de 175 357,300 m³.

Terceira etapa — Charqueada São João a São Luiz, extensão: — 6 400 metros.

Empreitada do Sr. Miguel Carrilo Suazo, concluída em 1943, custou Cr$ 693.973,90, com o volume de 158 639 m³.

No ano relatado apenas foi paga a última medição (11.ª), no valor de Cr$ 12.810,30, que foi incluído, por engano, nas despesas de 1943.

Quarta etapa — Charqueada São Luiz a Tupanciretã, extensão: — 12 196,160 metros.

Contratada pelo Sr. Heitor Mazzini, foi iniciada em princípios de outubro de 1943, estando previsto em 15 meses o prazo de conclusão.

Discriminam-se a seguir as medições processadas em 1944:

Quadro S-2

Medições	CLASSIFICAÇÃO — m³				Volumes totais m³
	Terra	Moledo	Pedra sôlta	Rocha branda	
2.ª	1 703,803	12 802,801	3 230,303	—	17 736,907
3.ª	2 189,226	16 296,440	3 819,792	—	22 305,458
4.ª	1 583,466	12 030,486	3 067,958	—	16 681,910
5.ª	1 764,586	13 710,859	3 371,586	—	18 847,031
6.ª	1 840,718	14 420,741	3 335,986	19,935	19 617,380
7.ª	2 072,087	15 724,828	3 974,581	—	21 771,496
Somas.	11 153,886	84 986,155	20 800,206	19,935	116 960,182

Os preços, por metro cúbico, estabelecidos no contrato eram de:

	Cr$
Terra	2,03
Moledo	2,76
Pedra sôlta	6,12
Rocha branda e compacta.....	10,47
Rocha dura e compacta.....	18,89

Em virtude, porém, da superveniência de leis que determinaram a elevação dos salários, o empreiteiro pleiteou e foi-lhe concedido, — como estava previsto, aliás em cláusula contratual, um reajustamento de 36, 36% sôbre os preços da escavação e dos transportes, a contar da segunda medição.

O demonstrativo imediato indica os valores pagos pelos preços aumentados:

Quadro S-3

DESIGNAÇÃO	Volume m³	PREÇO CR$	
		Unitário	Parcial
Terra	11 153,886	2,7681	30 875,10
Moledo	84 986,155	3,7635	319 845,40
Pedra sôlta	20 800,206	8,3452	173 581,90
Rocha branda	19,935	14,2769	284,60
TOTAIS.....	116 960,182	—	524 587,00

As faturas processadas atingiram:

	Cr$
2.ª medição	99.728,80
3.ª "	123.249,60
4.ª "	97.425,50
5.ª "	108.868,10
6.ª "	111.881,80
7.ª "	130.627,70
SOMA.....	671.781,50

A diferença entre ambas as quantias:

(671.781,50 — 524.587,00 =) 147.194,50,

representa o custo dos transportes, valetas, etc..

Donde os preços médios:

a) **Escavação** 524 587,00: 116 960,1820 = Cr$ 4,49.
b) **Transporte, etc.** 147 194,50: 116 960,1820 = Cr$ 1,26.
c) **Movimento geral** 671 781,50: 116 960,1820 = Cr$ 5,74.

O volume realizado é:

Em 1943	20 667,909 m³
Em 1944	116 960,182 m³
Até 31-12-1944	137 628,091 m³

Tendo sido estimado, pelo contrato, o total de 172 000 m³, segue-se que o coeficiente de realização é de 80%, faltando cêrca de 34 372 m³ a movimentar.

Quanto às despesas da empreitada, têm-se:

	Cr$
Em 1943	81.072,00
Em 1944	671.781,50
até 31-12-1944.....	752.853,50

Aplicando-se ao dispêndio total previsto no contrato, 750 000 — 81 072 = Cr$ 668.928,00, a quota do reajustamento de preços (36, 36%), ou sejam:

Cr$ 668.928,00 + 243.222,20 = Cr$ 912.150,20

segue-se que a disponibilidade contratual ficou em:

912 150,20 — 752 853,50 = Cr$ 159.296,70.

Resumo da produção das empreitadas em 1944

Trecho	Volume	Despesa
Charqueada São Luiz — Tupanciretã	116 960,182 m³	Cr$ 67.781,50

Acrescentando à despesa a fatura da terceira etapa, realmente paga em 1944, tem-se o dispêndio de empreitadas elevado a 671 781,50 + 12 810,30 = Cr$ 684.591,80.

B — SERVIÇOS POR ADMINISTRAÇÃO

Descrevem-se a seguir, em resumo, os trabalhos realizados por administração em todos os setores em que foram reclamados durante o ano.

Segunda etapa — (Júlio de Castilhos — S. João)

O levantamento da linha abandonada, iniciado em julho, foi concluído em outubro.

Terceira etapa — (S. João — S. Luiz)

Movimento de terra ..... 7 128 m³

LINHA

Assentamento	1 974 m
Consolidação com cinza	1 894 m
Consolidação com pedra britada..	2 047 m
Volume de pedra empregada.....	2 260 m³
Aparelhos de desvio instalados...	4
Cêrcas construídas	340 m

O levantamento da linha abandonada foi iniciado em outubro.

Quarta etapa — (S. Luiz — Tupanciretã)

OBRAS DE ARTE

Boeiros tubulares	2
Boeiro capeado	1

LINHA SUB-VARIANTE

Assentamento	1 420 m
Consolidação com cinza	620 m
Consolidação com pedra britada..	800 m
Cêrcas construídas	9 464 m

A pedra para o lastramento foi reaproveitada da linha abandonada.

Quinta etapa — (Espinilho a Ourupú)

Extensão (aumentada)..... 13 400,00 m

Como se viu no relatório anterior, esta etapa está sendo realizada exclusivamente por administração.

MOVIMENTO DE TERRA

Realizado em 1944	52 766,260 m³	
Realizado em 1943	14 000,000 m³	(*)
até 31-12-1944	66 766,260 m³	

(*) Retifica-se um engano ocorrido no relatório de 1943, pois alí constou a produção de 35 000 m³.

O volume total previsto no orçamento é de 150 900 m³, faltando, pois:

150 900,00 — 66 766,260 = 84 133,740 m³.

O coeficiente realizado é de 44,2 %.

OBRAS DE ARTE (CONCLUÍDAS)

Boeiros tubulares	8
Boeiro capeado	1

LINHA

Assentamento	4 922 m
Consolidação com cinza	1 354 m
Consolidação com pedra britada..	3 558 m
Volume de pedra empregada....	4 220 m³
Aparelhos de desvios instalados (provisórios)	6
Cercas construídas	8 330 m

OFICINAS EM TUPANCIRETÃ

Para atender os serviços das variantes, foi instalada em Tupanciretã, já no exercício anterior, uma oficina dotada de secções de mecânica, ferraria, carpintaria e de armaduras de boeiros.

Além de muitos outros consertos e confecções de diversas ferramentas, executaram-se:

Reparações em: 159 picaretas; 188 pás, 30 vagonetas, 29 galeotas; 34 alavancas; 20 marretas; 19 carrinhos de mão.

Confecção de 163 armaduras para tubos de boeiros; 10 cancelas; 47 casas volantes; pavilhões para as oficinas com instalação sanitária.

Recuperação de 2 500 parafusos tipo 32 Kg; 5 200 grampos de linha.

Procedeu-se à reforma de um caminhão e duas caminhonetes.

As despesas aparecem no demonstrativo que se segue, compreendendo as três etapas (2.ª, 3.ª e 4.ª) com a fiscalização e obras complementares, de um lado, e a 5.ª etapa, de exclusiva administração:

Administração, fiscalização e serviços técnicos (em geral).

	2.ª, 3.ª e 4.ª etapas	5.ª etapa.
	Cr$	Cr$
Materiais	12.297,30	150,00
Mão de obra	219.305,00	35.095,00
Diversos	3.600,00	—
Somas.....	235.202,30	35.245,00

ENCARGOS SOCIAIS

	Cr$	Cr$
Materiais	799,70	—
Mão de obra	57.238,10	38.188,00
Diversos	8.235,40	—
Somas	66.273,20	38.188,00

ALOJAMENTO PARA O PESSOAL

	Cr$	Cr$
Materiais	100.444,80	37.530,00
Mão de obra	29.721,00	16.130,60
Somas	130.165,80	53.660,60

DIVERSOS SERVIÇOS

	Cr$	Cr$
Materiais	74.379,40	642,70
Mão de obra	150.677,10	30.705,70
Diversos	2.649,80	2.616,00
Somas	227.706,30	33.964,40

TRANSPORTES EM GERAL

	Cr$	Cr$
Materiais	64.264,80	33.132,50
Mão de obra	26.615,50	14.381,90
Diversos	8.225,30	—
Somas	99.105,60	47.514,40

OBRAS DE ARTE

	Cr$	Cr$
Materiais	21.428,00	33.239,30
Mão de obra	20.935,20	20.167,10
Somas	42.363,20	53.406,40

PREPARO DO LEITO

	Cr$	Cr$
Materiais	8.842,60	6.045,30
Mão de obra	50.555,60	276.568,10
Diversos	—	21.283,30
Somas	59.398,20	303.896,70

LINHA (CONSTRUÇÃO E CONSERVAÇÃO)

	Cr$	Cr$
Materiais	88.988,00	145.104,30
Mão de obra	80.761,20	24.332,90
Somas	169.749,20	169.437,20

LEVANTAMENTO DA LINHA ABANDONADA

	Cr$	
Materiais	1.707,30	—
Mão de obra	29.890,50	—
Soma	31.597,80	—

CÊRCAS

	Cr$	Cr$
Materiais	12.607,80	16.751,90
Mão de obra	12.183,50	10.307,80
Somas	24.791,30	27.059,70

LINHA TELEGRÁFICA

	Cr$	
Materiais	9.635,00	—
Mão de obra	3.243,00	—
Soma	12.878,00	—

E, recapitulando:

	Cr$
2.ª, 3.ª e 4.ª etapas	1.099.230,90
5.ª etapa	762.372,40
Desapropriações (ver o título correspondente)	137.997,00
Materiais adquiridos e não empregados	130.089,20
Soma total	2.129.689,50

Resumo das despesas do título 1.º — Variantes:

	Cr$
Empreitadas	684.591,80
Administração	2.129.689,50
Soma total	2.814.281,30

2.º — EDIFÍCIOS, OBRAS COMPLEMENTARES E MATERIAIS DE TRANSPORTES

a) Pôsto telegráfico e casa de moradia para o encarregado na Parada S. João, quilômetro 79,293 da linha retificada.

Projeto-orçamento aprovado pela portaria n.º 1384, de 1-12-1943, no valor de Cr$ 95.959,70.

Mediante concorrência, a construção foi confiada ao eng.º J. C. Medaglia, iniciada em abril e concluída em novembro de 1943, sendo recebida em caráter provisório.

O recebimento definitivo teve lugar em junho de 1944.

O preço da empreitada, no total de Cr$ 81.290,00, foi integralmente pago no exercício de 1943.

No ano relatado pagaram-se, todavia, serviços extraordinários no valor de Cr$ 1.698,30.

O total da empreitada foi a 81 290,00 + 1 698,30 = Cr$ 82.988,30, bastante aquém, pois, do orçamento aprovado (95 959,70).

b) Casa para guarda chave na mesma Parada São João.

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.º 286, de 10 de março de 1944, no valor de Cr$ 26.611,10.

Aberta concorrência administrativa, ofereceu melhor proposta ainda o eng.º J. C. Medaglia, ao preço de Cr$ 27.444,30.

Iniciada em fevereiro, a construção ficou concluída em 1944, mas a última fatura do empreiteiro foi paga em 1945.

As despesas de 1944 foram:

	Cr$
Empreitada	17.581,60
Serviços por administração	3.657,80
Diversos	35,70
Soma	21.275,10

c) Edifício da Parada da Charqueada São Luiz, no Km 87,083 das variantes.

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.° 1 486, de 15 de dezembro de 1943, no valor de Cr$ 116.071,20.

Posta em concorrência pública, a construção coube ainda ao engenheiro J. C. Medaglia, ao preço de Cr$ 86.380,00.

Iniciada em fevereiro ,foi recebida provisòriamente a 30 de setembro.

Eis as despesas:

	Cr$
Empreitada (integral)	86.380,00
Serviços p/administração	244,10
Diversos	35,70
Soma	86.659,80

d) Casa para guarda-chave em Júlio de Castilhos.

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.° 530, de 23-5-1944, no valor de Cr$ 26.616,50.

Não se abriu concorrência ainda.

Houve, entretanto, despesas diversas, no total de Cr$ 49,00.

e) Estação e armazém em Tupanciretã.

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.° 891, de 9-9-1944, no valor de Cr$ 695.791,00.

A concorrência foi também vencida pelo eng.° J. C. Medaglia, ao preço de Cr$ 509.000,00, exclusive os trabalhos por administração.

A construção teve início a 15 de dezembro, não se tendo processado nenhuma fatura do empreiteiro.

Gastaram-se, porém:

Diversos ..... Cr$ 616,30

f) Passagem inferior em Tupanciretã.

Projeto-orçamento aprovado pelo Decreto n.° 17 294, de 4-12-44, no valor de Cr$ 210.873,60.

Está sendo executada por administração.

Despenderam-se:

	Cr$
Materiais	104.850,10
Mão de obra	11.308,00
Soma	116.158,10

g) Construção de 10 vagões plataformas .

Executada pelo Departamento de Mecânica e concluída com as despesas:

	Cr$
Materiais	136.752,70
Mão de obra	21.510,20
Soma	158.262,90

h) Aquisição de vagonetas "Decauville".

Preço ..... Cr$ 60.840,00

A soma dos dispêndios dêste título atinge Cr$ 445.559,50.

Resumo geral das despesas:

	Cr$
1.º — Variantes	2.814.281,30
2.º — Edifícios, etc.	445.559,50
Débitos indevidos	27.834,10
Soma	3.287.674,90

Como se tem visto nos relatórios anteriores, o dispêndio havido de 1930 a 1938, foi:

	Cr$
P/conta de capital	7.656.858,10
" " Fundo de Melhoramentos	2.671.394,20
Soma	10.328.252,30

Em 1939, atualizado o projeto-orçamento para conclusão, das variantes, foi aprovado, no valor de Cr$ 19.523.831,90, pelo decreto n.º 5 853, de 22-6-1940, pela verba de Subvenção da União criada pelo decreto-lei n.º 552, de 12-6-1938.

A expensas dêsse último orçamento, as despesas têm sido:

	Cr$	Cr$
EM 139		
Variante: por administração....		428.281,70
EM 1940		
Variante: por administração....	358.452,60	
empreitada	198.913,40	557.366,00

	EM 1941		
Variante:	por administração....	728.250,00	
	empreitada	545.579,60	1.273.829,60
	EM 1942		
Variante:	por administração....	1.185.753,90	
	Valor de materiais adquiridos em 1942 e não empregados	76.045,20	
	empreitada	648.646,00	1.910.445,10
	EM 1943		
Variante:	por administração....	1.802.580,90	
	Valor de materiais adquiridos em 1943 e não empregados	160.439,20	
	empreitada	541.598,50	
		2.504.618,60	
		Cr$	Cr$
Pôsto telegráfico em S. João..		81.315,40	2.585.934,00
EM 1944			3.287.674,90
Soma, de 1939 a 1944			10.043.531,30

Convém advertir que o retrospecto precedente foi feito de acôrdo com a rigorosa verificação a que vem procedendo o serviço de Contrôle, de sorte que são corrigidos enganos dos relatórios anteriores, ao passo que as cifras se harmonizam com os dados da Contabilidade Geral.

Esta observação prevalece, de um modo geral, para quaisquer outros lances em que porventura se encontrem discordâncias entre êste e os anteriores relatórios.

A disponibilidade para o prosseguimento das obras ficou, pois, em:

19 523 831,90 — 10 043 531,30 = Cr$ 9.480.300,60.

E o índice total das despesas:

	Cr$
até 1938	10.328.252,30
de 1939 a 1944	10.043.531,30
Soma	20.371.783,60

O valor dos materiais em estoque era, ao têrmo do exercício, de Cr$ 366.573,60.

Durante o ano relatado foram entregues ao tráfego dois trechos de variantes cujas minúcias aparecem em quadros imediatos a êste comentário, com a extensão total de 7 051,420 metros.

Somando à extensão construída e entregue anteriormente, têm-se:

até 1943	70,0551 Kms
em 1944	7,0514 "
até 31-12-44	77,1065 "

Como a extensão total das variantes está estimada em 128,200 quilômetros, segue-se que faltam:

128,200 — 77,1065 = 51,093 quilômetros a construir.

O coeficiente de realização passou a ser de:

(77,1065 × 100 : 128,2) = 60,14%

Tomando por base as verbas em função:

	Cr$
até 1938	10.328.252,30
de 1939 (dec. 5 853)	19.523.831,90
	29.852.084,20

O total da despesa já realizada, de Cr$ 20.371.783,60, representa o índice de 68,24 %.

Até 1938, a extensão construída, exclusivamente por administração, era de 42,102 quilômetros, com o custo de Cr$.... 245.315,00 por Km.

No período de 1939 a 1944 o avançamento, de 35,0045 Kms, pelo sistema misto, de administração e empreitadas, apresenta o custo médio de Cr$ 286.921,15 por Km.

A média do ano anterior, pelos mesmos índices teóricos, ficára em Cr$ 254.995,30 por Km.

A appreciável elevação explica-se por muitos trabalhos já realizados para o assentamento da linha em novos trechos, ainda não entregues, e pelo considerável aumento nos pre-

Trecho construído entre os Kms 84,000 e 87,530 da linha em tráfego
(Entregue ao tráfego em Maio de 1944)

Quadro S-4

N.º de curvas	ELEMENTOS DAS CURVAS				Retas metros	GRÊDE		
	Raios	Ângulos centrais	Tangentes trigonom.	Desenvolvimento metros		Níveis metros	Declividade metros	Extensão metros
					12,630			
1.ª	1 000	63°33'40"	619,550	1 109,350				
							+ 0,010	363,450
					898,470	100,00		
2.ª	500	6°34'	28,680	57,300			+ 0,010	1 100,000
						1 067,000		
					30,400			
3.ª	570	47°23'	250,110	471,380	50,920			
				1 638,030	992,420	1 167,000		1 463,450
				2 630,450			2 630,450	

RESUMO:

Em curvas:	1 638,030	metros
Em retas:	992,420	"
Total:	2 630,450	"
Em rampas:	1 463,450	"
Em nível:	1 167,000	"
Total:	2 630,450	"

Km da linha em tráfego
87,46110
— 84,00000
3,46110 — Extensão pela linha em tráfego

3,46110
— 2,63045
0,83065 — Encurtamento

OBSERVAÇÕES: — Variante ligada entre as estacas 2 826 + 16,550 m e 2 958 + 7,000 m.
A sub-variante para chegar ao Km 87,530 da linha em tráfego, tem um comprimento de 68,900 m.

VARIANTES ENTRE PINHAL E CRUZ ALTA

Trecho de variante construído entre os Kms 128,495 e 134,35520 da linha em tráfego (Entregue ao tráfego em Novembro de 1944)

Quadro S-5

N.º de curvas	ELEMENTOS DAS CURVAS				Retas em metros	GRÊDE		
	Raios	Ângulos centrais	Tangentes trigonom.	Desenvolvimento em metros		Níveis em metros	Declividade	Extensão
					280,260	320,000		
1.ª	1.000	25°02′	222,000	436,910			+ 0,010	380,000
					1 466,030	800,000		
2.ª	1.000	45°48′	422,420	799,360			+ 0,010	1 220,000
					294,240	1 560,000		
3.ª	600	50°47′	284,800	531,800				
					303,100			
4.ª	800	30°36′	218,860	309,270			— 0,0075	140,970
				2 077,340	2 343,630	2 680,000		1 740,970
				4 420,970			4 420,970	

RESUMO

			Km da linha em tráfego	
Em curvas:	2 077,340	metros	134,355 20	
Em retas:	2 343,630	"	— 128,495 00	
Total:	4 420,970	"	5,860 20	Extensão pela linha em tráfego
Em rampas:	1 740,970	"	5,860 20	
Em nível:	2 680,000	"	— 4,420 97	Extensão pela Variante
Total:	4 420,970	"	1,439 23	Encurtamento

OBSERVAÇÕES: — Variante ligada entre as estacas 520 e 741 + 0,970 do traçado Espinilho — Ourupú.
A sub-variante para chegar ao Km 134,355 20 da linha em tráfego, tem um comprimento de 501,280 metros.

ços dos materiais e da mão de obra, quer nas empreitadas, quer nos serviços por administração, de um para outro ano.

Os demonstrativos dos dois trechos entregues ao tráfego durante o ano, constam dos quadros S-4 e S-5.

III — Variante de Santa Maria — Pinhal

O relatório precedente apresentou dados minuciosos sôbre a projetada variante que deverá substituir o antigo traçado na denominada "subida da serra", entre Santa Maria — Pinhal, para alcançar o planalto, na cota 462,81 m, cêrca de 350 metros acima do nível da estação da primeira cidade, cuja altitude é de 113,39 m.

O projeto-orçamento, no valor de Cr$ 70.523.099,80, foi encaminhado, pelos trâmites habituais, em fevereiro de 1943.

Transcreve-se aquí, como precioso elemento de apreciação, o ofício n.º 18/870, de 19-7-43, em que a Interventoria Federal expôs e justificou ao Sr. Ministro da Viação o plano da variante:

"Sr. Ministro.

1. A rêde ferroviária do Rio Grande do Sul ,que, nas circunstâncias atuais, representa, unida às rêdes dos três outros estados sulinos, o mais seguro sistema de comunicações do centro para o sul do País, possui uma questão de capital importância a resolver que, pelos recursos exigidos, escapa à competência dêste Govêrno.

Há na Viação Férrea um trecho de sua via permanente, compreendido entre Santa Maria e Pinhal, estações do quilômetro 18, da linha tronco para Marcelino Ramos, comumente denominado "Subida da Serra", porque vence uma diferença de nível de 350 metros em um percurso de cêrca de 16 Km, cuja substituição deve ser realizada imperiosamente no menor prazo possível. O novo leito deve reunir as vantagens de uma construção em terreno seguro, sólido, às de um traçado de excelentes condições técnicas, sob todos os aspectos. O atual será regeitado porque apresenta condições técnicas, hoje, inadmissíveis, para uma linha tronco do seu valor, como também e maiormente pelas razões que vão abaixo descritas.

Como poderá V. Excia bem compreender, na explanação minuciosa que se segue, o notável melhoramento que é necessário executar consiste na construção de uma variante de 27 683,400 m de extensão para substituir o trecho atual de 16 317,000 m; a esta conclusão chegou, após judicioso estudo e um exame particular da natureza do terreno, que é atravessado por essa parte da via permanente, uma comissão de destacados engenheiros daquela Estrada.

AS CONDIÇÕES TÉCNICAS ATUAIS

2. A parte da subida da serra limitada pelas estações de Santa Maria e de Pedreira (quilômetros 0 e 9, respectivamente), há vários anos, sofre intensamente a ação das águas das chuvas torrenciais. Com regularidade quasi matemática, em cada inverno que se sucede, agrava-se a situação dos cortes e aterros, registando-se escorregamentos das encostas da serra e rompimentos num e noutro atêrro. O fator segurança, vem, dessa forma, em declínio evidente, ano após ano.

Acrescenta-se a isso, a circunstância das más condições técnicas do traçado do trêcho, em que predominam os raios apertados de 100 metros e menos, ausência de tangentes de concordância, e a rampa batida de 30 a 35% em quasi 10 Km, sem qualquer patamar intermediário, e ter-se-á uma idéia das dificuldades e insegurança com que se realiza o tráfego de trens, tracionados pelas locomotivas mais pesadas da Viação Férrea, e do quadro sombrio que se prepara para um futuro próximo.

A CONSTITUIÇÃO GEOLÓGICA

3. As contínuas, prolongadas e excepcionais chuvaradas, que, em abril de 1941, cairam em quasi todo o Estado, especialmente no curso superior de seus principais rios, completaram, nesse ano, a obra de destruição sistemática que se vinha constatando a longo tempo. Nesse período, encosta inteiras movimentaram-se, umas lentamente, outras em fração de segundos, soterrando ou destruindo a via permanente, e tudo arrastando, de roldão, para a parte baixa dos vales.

O mesmo fenômeno observou-se, porém em menor escala, nas vertentes opostas àquelas em que está estabelecida a linha férrea; nas encostas dessas vertentes não havia cortes que estabelecessem solução de continuidade no terreno. No entanto só o fato de apresentarem, também elas, grandes sinais de erosão provocada pela ação das águas das chuvas, demonstra a natureza do material pouco consistente de que se compõem as encostas da serra do Pinhal, até as vizinhanças do quilômetro 9 (Estação Pedreira).

O núcleo rochoso da serra, naquela zona, é de origem eruptiva com predomínio da diabase. Êsse núcleo ígneo é coberto por uma camada de

arenito vermelho triásico (grês), rocha de origem sedimentária, já em adiantado estado de desagregação, que foi levantada e incliuada, em conseqüência da erupção da diabase, em época geológica mais recente. Daí, a disposição das camadas, casualmente inclinadas no mesmo sentido das vertentes, seccionadas pela abertura dos corpos para o preparo do leito da estrada de ferro. Tôda a infiltração de água, causada por chuvas intensas e continuadas, provoca, invariàvelmente, escorregamentos de grandes massas de grês, sôbre os planos em que se operou a dessimentação, ocasionando a obstrução freqüente da linha. Cada ano que transcorre, vem encontrar, em conseqüência da ação do tempo e pelo crescimento da vegetação, o arenito, mais desagregado.

Êsse é o aspecto geológico que apresenta a subida da serra, até o quilômetro 9, onde começam a aparecer o grês metamórfico, endurecido pelo contato com a rocha eruptiva, e a própria diabase. Dêsse ponto em diante, predominando a rocha ígnea, o terreno torna-se mais firme, e os escorregamentos raros, e de pequeno vulto, sem nenhuma influência apreciável sôbre a segurança da linha.

O ACIDENTE DE 1941

4. Com bastante fundamento, pois, já se tinha concluído que o trecho da subida da serra, até a estação da Pedreira (quilômetro 9), não oferecia mais as condições de estabilidade indispensáveis a um tráfego normal e seguro.

Em abril de 1941, produziu-se o escorregamento da vertente nordeste do morro do Felizardo, na altura do quilômetro 3, que movimentou uma massa de material desagregado, calculada em dezenas de milhares de metros cúbicos; foi ainda possível traçar e construir uma pequena variante de emergência, pela vertente oposta, lado sudoeste, ligando o quilômetro 1,450 ao quilômetro 4,132, com o abandono de 2 682 metros da linha antiga.

A interrupção do tráfego nesse ponto abrangeu apenas um período de 50 dias, graças à concentração de 500 homens, providos de todos os meios necessários, que trabalharam dia e noite, com iluminação elétrica e sob uma chuva contínua.

Na mesma época, grandes desligamentos verificaram-se, também, na vertente nordeste, à altura do quilômetro 7,600, em conseqüência da desagregação dum paredão vertical de grês. À medida que era removido o material acumulado sôbre a linha, novos escorregamentos se produziam, até que cessaram as chuvas, e foi possível construir sob o leito da estrada, obras de esgotamento e emergência. Desde o quilômetro 4 até o quilômetro 9, raro foi o córte que não ficou obstruído, e raro o atêrro que não foi parcial ou inteiramente destruído pelas enxurradas.

Uma rápida inspeção nesse trecho de linha, revela logo, ao olhar experimentado dos engenheiros ferroviários, a ameaça permanente de futuras obstruções, talvez em condições mais graves que as observadas em 1941. Nesse ano, graças aos conhecimentos que os técnicos da Viação Férrea tinham da natureza do terreno, foi assegurada, desde os primeiros dias de abril, uma vigilância extremamente severa: Rondas destacados em cada 100 metros da linha, munidos de sinais, dia e noite ficaram encarregados de comunicar, imediatamente, qualquer ocorrência anormal.

Essa precaução salvou a Viação Férrea de imprevisíveis prejuízos de ordem material e pessoal, pois que nenhum trem ficou soterrado, e nenhuma só vida se perdeu.

A PERSPECTIVA DE UM NOVO ACIDENTE

5. O abandono da parte destruída, por ser impossível a sua reconstituição, e o aproveitamente de uma faixa de terreno próximo, favorável ao estabelecimento de um novo leito, ligando os extremos aproveitáveis, representou, naquela maré de infortúnios para a Estrada, uma auspiciósa tábua de salvação. Se o desmoronamento tivesse se processado, com igual magnitude, em qualquer outro ponto do trecho citado — subida da serra — a conseqüente interrupção da via teria permanecido por tempo indeterminado, pois não haveria a mesma facilidade para se obter um novo leito, em tempo tão reduzido, como solução transitória, para desviar o traçado. E, de fato, as possibilidades de corrigir o traçado, com pequenas modificações, sem grande afastamento do eixo atual, ou de repará-lo se, porventura, se repetir o acidente verificado em 1941, são muito remotas, difíceis, para não dizer impossíveis. A única variante de pequeno vulto que comportava o traçado existente, nas proximidades de sua faixa, foi aquela que se conseguiu executar, sob a premência de circunstâncias excepcionais, em tôrno do morro do Felizardo, na vertente oposta à do escorregamento. Desapareceu, todavia, a esperança de que uma interrupção semelhante, no mesmo trecho, possa ser corrigida, usando idêntico recurso e em tempo reduzido.

O panorama que se esboça para a Viação Férrea e, quiçá, para o próprio Estado do Rio Grande do Sul, é, portanto, de sérias apreensões. Enquanto não se tiver realizado a construção da variante que se projeta, a ligação de Santa Maria — nó ferroviário de mais importância do sul do Brasil, porque para êle convergem, direta ou indiretamente, tôdas as linhas do Estado — com o norte do País ficará sujeita a uma súbita interrupção de conseqüências imprevisíveis. A perspectiva de desmoronamento nessas encostas é sempre esperada e por isso essa região dá motivo de grande preocupação à Diretoria da Estrada. Tem-se mesmo a convicção de que nas épocas chuvosas uma maior intensidade dos fenômenos atmosféricos é capaz de reproduzir o acidente de 1941.

A REPERCUSSÃO NA DEFESA NACIONAL

6. Creio desnecessário encarecer à V. Excia. a grave perturbação que uma nova interrupção na única comunicação ferroviária do Rio Grande do Sul com o Norte do Brasil, no trecho assinalado, traria tanto para o Estado, no campo econômico, como para o País, no ponto de vista da defesa nacional, justamente no instante em que os sistemas ferroviários se encontram extraordinàriamente sobrecarregados, em razão das contingências da guerra: De um lado, os transportes marítimos estão retardados, demasiadamente, pelo risco que corre a navegação com os ataques dos submarinos inimigos, e, de outro, as comunicações ferroviárias muito diminuidas pela escassêz dos combustíveis líquidos.

Dentro do território do Estado um córte inesperado na sua ferrovia, isolaria potencialmente a região serrana — zona de grande fôrça econômica — do restante do Rio Grande, pôsto que, pelos mesmos motivos apontados acima, os transportes rodoviários, que cooperam com a rêde ferroviária na movimentação da produção estão sensìvelmente decrescidos.

Indubitàvelmente o reflexo sôbre o País seria de considerar, também, de efeito impressionante; uma obstrução na principal artéria, além de incidir, sobremaneira, nas relações comerciais interestaduais, estrangulando a mais segura das comunicações, com evidente prejuízo tanto para o Govêrno como para a população, provocaria uma perigosa desarticulação nas medidas do interêsse da segurança nacional.

Na presente posição do País, é primacial a garantia das linhas de comunicação e indispensável o estabelecimento de novas que possibilitem os deslocamentos rápidos dos meios de defesa, para atender os pontos das nossas fronteiras, marítimas ou terrestres, porventura ameaçadas. Pode-se conjeturar sôbre as conseqüências desagradáveis que, para a defesa do território. acarretaria a infortunada coincidência do seccionamento da rêde ferroviária, quando a corrente do tráfego estivesse servindo de forma mais intensa a fins militares, para não referir a atração que interrupções, dessa ordem, exercem sôbre as intenções latentes do inimigo, sempre alerta e pronto a explorar as oportunidades favoráveis e tirar o maior proveito dos menores deslises do seu adversário.

O MONTANTE A DESPENDER

7. A construção em aprêço está, no entretanto, orçada em ..... Cr$ 70.523.099,80 (setenta milhões quinhentos e vinte e três mil e noventa e nove cruzeiros e oitenta centavos), quantia assáz elevada porque se considerou, de uma parte, as prescrições estabelecidas pelo Plano Geral da Viação Nacional (PV-1) — obras de arte previstas para o trem tipo de bitola larga — e, de outra, o custo do material que, ultimamente, as-

cendeu de maneira assombrosa. Se fossem adotados na organização dos detalhes de orçamento os preços da tabela oficial — material e mão de obra — do ano de 1938, êsse orçamento seria 38,6% menor ou seja de Cr$ 43.301.183,20 (quarenta e três milhões trezentos e um mil cento e citenta e três cruzeiros e vinte centavos).

De qualquer sorte, a quantia que é necessária para interver na execução da variante atinge uma cifra tal que não pode ser obtida pela Viação Férrea, dentro das suas possibilidades econômicas. Assim, por mais ponderáveis que sejam as razões determinantes dêsse melhoramento, a Estrada não poderá cogitar de empreendê-lo, sem que lhe seja concedido pela União como auxílio especial.

O Govêrno Federal já concede uma subvenção anual no valor Cr$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros) à Viação Férrea, para aplicação nos melhoramentos de que carecem as suas linhas, os edifícios, as oficinas, o material rodante e o de tração. Não se pode dizer com efeito, que a obra projetada constitua o trabalho diferente e fuja a essa discriminação, deixando de ser, portanto, um melhoramento, como aquêles a que se destina, especificamente, a referida anuidade. Não obstante, pode-se argumentar que a obra pretendida tem um caráter especial. A sua importância e os riscos de sua ausência não admitem delongas, nem podem se subordinar a uma execução lenta e morosa como a que lhe permitiriam os estreitos recursos anuais, porventura, atribuídos na verba da Subvenção, se para tanto fosse cancelada uma série numerosa de obras igualmente imprescindíveis e já empenhadas para realização neste e em anos vindouros.

8. Nestas condições, tenho a honra de sugerir à Vossa Excelência, a dotação de uma verba especial anual, a ser incluída no orçamento dêsse Ministério, de Cr$ 15.000.000,00 (quinze milhões de cruzeiros) destinada, exclusivamente, aos trabalhos da construção da variante em causa e pelo período de 5 anos. A medida proposta, caso o Govêrno Federal a julgue digna de atenção, será de alto alcance administrativo, porque permitirá à Viação Férrea contratar a execução completa da obra, mediante a indispensável concorrência pública, com uma emprêsa idônea, de reconhecida capacidade financeira e possuidora dos recursos de instalação de serviço, sob a condição precípua de serem os trabalhos realizados em prazo curto, muito embora o pagamento venha a ser efetuado em período mais longo, conforme os recebimentos da verba orçamentária reservada, cada ano, pela União.

Estou certo de que Vossa Excelência, com o seu esclarecido espírito e alto descortino administrativo, apreciando a situação da rêde ferroviária do Rio Grande do Sul, no panorama do País, em comparação com as necessidades gerais no setor transportes, melhor saberá julgar a presente solicitação e decidir a oportunidade e a maneira de mais conveniência,

segundo as possibilidades financeiras da Fazenda Nacional, para conjurar a ameaça tremenda que, sem nenhum exagêro, pesa sôbre a mais importante rêde de comunicações do Estado.

Sirvo-me do ensejo para apresentar à Vossa Excelência a segurança do meu elevado aprêço e distinta consideração.

(a) **O. Cordeiro de Farias".**

O projeto mereceu entusiástico acolhimento nas diversas repartições do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e do Ministério da Viação e Obras Públicas, transitando posteriormente pelo da Fazenda, para ser apreciado.

A conclusão a que chegou o parecer do Sr. Ministro da Fazenda, foi a seguinte:

"Por todo o exposto, cumpre-me, concordando com o parecer da Comissão de Orçamento, opinar apenas pela aprovação do projeto e orçamento das obras, uma vez que o Estado do Rio Grande do Sul resolva executá-las com os seus próprios recursos".

Solução essa que S. Excia. o Sr. Presidente da República sancionou por despacho de 5 de maio do ano relatado.

Ciente do despacho havido, a Interventoria Federal dêste Estado considerou necessário tentar novos entendimentos, de que está incumbida a Viação Férrea.

Com êsse objetivo, esta Diretoria vem colhendo dados e informações, quanto à solução de problemas semelhantes, tècnicamente considerados, em outras estradas de ferro do país e do estrangeiro.

Oportunamente, pois, quando ficar assentada a orientação definitiva, sob os pontos de vista técnico e financeiro, voltar-se-á a uma exposição atualizada e completa do importante empreendimento.

Em conseqüência do impasse surgido, nada se executou em 1944.

Permanecem, assim, apenas as despesas preliminares de exploração, reconhecimento, estudos, etc., no total de Cr$ 232.058,00, até 1943.

IV — Melhoramentos na linha de Bagé — Rio Grande

(Variante entre os Kms. 349,470 e 462,024 — Herval)

E' outra iniciativa de relevante alcance para a segurança e rendimento do tráfego no trecho mais vulnerável do antigo traçado de Bagé - Rio Grande.

Nos relatórios anteriores apresentaram-se esclarecimentos e pormenores acêrca da retificação do trecho abrangido pela variante, cujo projeto-orçamento, no valor de Cr$ ... 81.111.032,00, foi encaminhado em outubro de 1943.

Não tendo sido aprovado ainda, cumpre consignar aquí tão sòmente o dispêndio de Cr$ 224.056,10, ocorrido até 1943 com o reconhecimento, exploração, estudos de campo e de gabinete, etc.

V — Linha de Bento Gonçalves — Passo Fundo

1.º — Trecho até Veríssimo de Matos.

Convém relembrar que a construção do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos esteve a cargo do Estado até o ano de 1923, passou depois ao empreiteiro Sr. Heitor Mazzini e, de 1937 em diante, coube à Viação Férrea, que manteve, em parte, a empreitada e executou, de outra parte, os trabalhos mais próprios ao regime de administração.

Já ao têrmo do exercício anterior havia duas alternativas: ou o Estado entraria com o refôrço de verba necessário à conclusão das obras, ou estas seriam entregues à Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País.

Prevaleceu a segunda solução, tendo-se feito a transferência em caráter provisório a 1.º de abril de 1944, mediante o "têrmo de entrega" que se transcreverá no fim dêste Sub-título.

A extensão do trecho, até Veríssimo de Matos, é de .. 19,800 quilômetros e estava com o movimento de terra e as obras de arte concluídos.

O assentamento da linha atingira 19,520 Km.

A diferença, de 280 metros, corresponde à parte final do recinto da estação, até onde não chegaram a ser assentados os trilhos.

Nos três primeiros meses anteriores à entrega, a Viação Férrea manteve pequenos serviços de conservação e durante o ano intermediou o pagamento de desapropriações e despesas de cartórios (ver o título do "Serviço de Desapropriações").

O total dos gastos, em conjunto, atingiu Cr$ 56.424,60

Podem ser, pois, recapitulados assim:

Serviços executados pelo Estado, até 1923, cêrca de		Cr$	10.000.000,00
Empreitada Mazzini		"	1.446.953,40
Por administração:			
De 1937 a 1943	Cr$ 1.853.773,20	Cr$	
Em 1944	" 56.524,60	"	1.910.297,80
Até 31-12-1944		"	13.357.251,20

Êsse total é um tanto arbitrário, já porque os dispêndios até 1923 não estão apurados a rigôr, já porque haverá despesas ainda a acrescentar em matéria de desapropriações ou débitos a descoberto.

Considerando, porém, o índice disponível e a extensão do trecho, segue-se que o custo médio do quilômetro até a entrega à Comissão do Exército foi:

13.357.251,20 : 19,80 = Cr$ 674.608,60

Cumpre reiterar as justificações já apresentadas quanto ao elevado custo dessa construção, entre as quais influiram de modo considerável o longo período dos trabalhos, as interrupções por vezes demoradas, a natureza do terreno, os desmoronamentos de cortes penosamente praticados, o recurso de variantes não previstas no traçado projetado, etc..

Seguem-se o "Têrmo de entrega" e dois demonstrativos do material fixo e rodante recebidos pela citada Comissão.

MINISTÉRIO DA GUERRA
3.ª REGIÃO MILITAR

DIRETORIA DE ENGENHARIA
C.C.E.F. NO SUL DO PAÍS

TÊRMO DE ENTREGA PROVISÓRIA DO TRECHO FERROVIÁRIO EM CONSTRUÇÃO ENTRE BENTO GONÇALVES E VERÍSSIMO DE MATOS

No primeiro dia do mês de Abril do ano de mil novecentos e quarenta e quatro, nesta cidade de Bento Gonçalves, presentes o Senhor Coronel Henrique de Azevedo Futuro, Chefe da Comissão Construtora

de Estrada de Ferro no Sul do País, e o Senhor Doutor Engenheiro Celso Pantoja, representante da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, devidamente autorizado pelo Senhor Engenheiro Diretor dessa Rêde, foi entregue à Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País, em caráter provisório e até ulterior deliberação, o trecho ferroviário em construção entre as estações de Bento Gonçalves e Veríssimo de Matos, com as seguintes características: Item primeiro — Movimento de terra e obras d'arte: terminados. Item segundo — Extensão da linha assentada com trilhos tipo vinte quilos e vários do tipo dezenove quilos, com talas e parafusos: dezenove mil quinhentos e vinte metros. Observação: numerosos trilhos são bastante gastos e tortos. Item terceiro — Dormentes de madeira de lei de dois metros por vinte e dois centímetros por dezesseis centímetros — mil e seiscentos por quilômetro. Observação: em certos trechos a madeira requer substituição imediata. Item quarto — Extensão da linha lastrada com pedra britada: cinco mil e cem metros. Item quinto — Extensão da linha telefônica com postes de trilho, isoladores e dois condutores: vinte mil metros. Item sexto — Extensão de desvios com trilhos tipo vinte quilos: no quilômetro vinte e sete e setecentos metros (Km 27,700): cento e quarenta e três metros, com dois aparelhos de desvio de um por oito; no quilômetro trinta e quatro e trinta metros (Km 34,030): oitenta e três metros com um aparêlho de desvio de um por oito. Item sétimo — Instalação de água para os serviços da britadeira, no quilômetro vinte e cinco e quinhentos metro (Km 25,500) com cento e cincoenta e três metros de cano de ferro galvanizado de três quartos de polegada. Foram cedidos, por empréstimo, os materiais seguintes: seis aparêlhos de desvio, completos, e um inutilizado e com falta de peças; mil parafusos tipo vinte quilos; setecentos e quarenta e oito dormentes Standard; oitocentos metros de canos de ferro galvanizado de três quartos de polegada, para a instalação d'água em Veríssimo de Matos; um locomóvel marca "Lanz", de trinta e cinco H. P. com a tampa da fornalha quebrada; uma britadeira de mandíbulas, com falta da cunha das mandíbulas e respectivos parafusos; cinco carros plataforma para o serviço de lastramento da linha, com os seguintes números: oito mil duzentos e setenta e dois, oitocentos e oitenta e nove, oitocentos e cincoenta e nove, oitocentos e trinta e quatro e oito mil trezentos e vinte e nove. Observação: Todos os carros necessitam reparos gerais. Treze casas provisórias de madeira utilizadas para moradia do pessoal da construção e depósito de material, conforme relação anexa número um; quatrocentos e um trilhos conforme relação anexa número dois. E, para constar lavrou-se o presente têrmo de entrega e recebimento o qual se acha

datilografado com contra cópia e assinado pelo Senhor Coronel Henrique de Azevedo Futuro, Chefe da Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País e o Senhor Doutor Engenheiro Celso Pantoja, representante do Senhor Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

(a) **Henrique de Azevedo Futuro**

Cel. Chefe da C. C. E. F. no Sul do País

(a) **Celso Pantoja**

Representante do Diretor da V.F.R.G.S.

EM TEMPO: — Foi também entregue à Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País, uma casa de madeira, com cobertura de telha e com cento e sessenta e cinco metros quadrados e cincoenta centímetros de área, situada nas proximidades da esplanada de Veríssimo de Matos.

(a) **Henrique de Azevedo Futuro**

Cel. Chefe da C. C. E. F. no Sul do País

(a) **Celso Pantoja**

Representante do Diretor da V.F.R.G.S.

ANEXO N.º 1

Relação das casas entregues ao 1.º Batalhão Ferroviário em Bento Gonçalves

N.º da casa	CASA			COZINHA		
	Dimensões (cm)	Cobertura	Estado de conservação	Dimensões (cm)	Cobertura	Estado de conservação
2	520 x 290	Zinco	Regular	490 x 200	Zinco	Regular
3	550 x 260	Telhas	Máu	440 x 190	"	Mau
4	400 x 250	Zinco	"	Não tem		—
5	650 x 410	"	"	" "		—
6	150 x 110	"	"	" "		—
7	510 x 260	Telhas	"	510 x 160	Zinco	Mau
9	480 x 270	"	"	480 x 240	"	"
15	500 x 270	"	"	Não tem		—
17	510 x 280	"	"	255 x 210	Zinco	Mau
21	935 x 540	"	"	Não tem		"
26	500 x 290	"	"	500 x 190	Telhas	Mau
27	490 x 270	Zinco	"	250 x 250	Zinco	—
28	550 x 300	"	"	Não tem		"

Relação dos trilhos tipo 19 quilos entregues ao 1.º Batalhão Ferroviário em Bento Gonçalves

ANEXO N.º 2

Metros	10,00	4	”	7,50	1
”	8,35	1	”	7,00	16
”	8,11	2	”	6,80	2
”	8,10	42	”	6,60	35
”	8,00	44	”	6,55	1
”	7,90	1	”	6,50	23
”	7,85	1	”	6,30	2
”	7,80	60	”	6,00	2
”	7,75	18	”	5,90	1
”	7,70	2	”	5,10	2
”	7,66	119	”	5,00	4
”	7,65	4			
”	7,60	5	Contra trilhos avulsos	6,20	2
”	7,55	1	Total peças		— 401
”	7,53	8	Total metros		3.023,40

2.º — Prosseguimento da linha até Passo Fundo

Trata-se de importante ramal que ligará a cidade de Passo Fundo à estrada de Bento Gonçalves (R. G. do Sul) a Rio Negro (Paraná) num ponto a ser escolhido pelo 1.º Batalhão Ferroviário, após a travessia do Rio das Antas, obedecendo às diretrizes do Plano Nacional de Viação.

Exposta a necessidade de se dar imediato início aos estudos sucessivos de reconhecimento e exploração, o Govêrno do Estado os autorizou por verba especial, com os recursos da Viação Férrea, por conta do Estado.

Organizaram-se, então, as turmas necessárias, sendo os trabalhos começados em abril de 1944.

O relatório, a seguir transcrito, do Eng.º Casemiro Vieweger, designado para dirigí-los, descreve a marcha dos serviços, a escolha e a orientação do traçado em estudos, seu custo provável, etc.

"Sr. Eng.º Chefe do Departamento de Obras Novas.

De acôrdo com os têrmos da carta dessa Chefia de 14 de março de 1944, n.º 114/133, autorizando a criação da turma de reconhecimen-

to da linha Bento Gonçalves a Passo Fundo, seguí no dia 16 de abril do ano p. passado, dando início aos trabalhos.

Já no fim do mesmo mês de abril tornou-se evidente que a possibilidade de atingir Passo Fundo dentro das condições técnicas estabelecidas na vossa carta e que eram:

rampa máxima virtual	1,5%
raio mínimo	300 m.
tangentes mínimas	100 m.

seria subordinada à solução de passagens difíceis em certos trechos do Prata, rio cheio de bruscas voltas, profundamente encaixado entre barrancos rochosos, apresentando em diversos quilômetros inclinação superior a 3% — mais do dôbro da rampa real adotada — embora o declive médio do leito nos primeiros 35 Kms não excedesse a 9,5 m/m.

A falta de afluentes importantes, que permitissem desenvolver convenientemente o traçado para galgar os degraus do fundo do vale, impede o prosseguimento do traçado pelo mesmo lado e um estudo rápido do terreno convenceu que sòmente aproveitando os trechos do terreno mais adequado ora de um, ora de outro lado do rio, permitirá levar o traçado para cima da zona das cascatas.

Considerando a pouca confiança que inspiram os levantamentos à bússola e em terreno tão acidentado em conseqüência das freqüentes e consideráveis atrações locais observadas no início dos trabalhos, ficou resolvido levantar stadimètricamente os primeiros 35 Kms do rio com o duplo fim de obter uma base segura para a exploração, eliminando a hipótese das variantes posteriores, e oferecer desde início a topografia ampla e suficientemente precisa que permitisse encarar tôdas as soluções aceitáveis na escolha da melhor.

Êste levantamento expedito, com a média de 80 pontos por 1 Km foi iniciado em 20 de maio e prolongou-se até 10 de novembro, sendo levantados ao todo no trecho de 35 Kms cêrca de 55 Kms de linhas diversas, conforme mostram a planta desenhada na escala de 1 : 2 000 e o croquis na escala de 1 : 10 000.

Todo o trecho em aprêço é coberto de abundante vegetação, correspondendo cêrca de 80% de extensão ao mato, mas apesar dêste impecilho o rendimento médio mensal, nesse terreno, que pode ser classificado entre os peores do Estado, foi de 9 Kms com a turma apenas de 5 homens previstos no orçamento.

Assegurada a possibilidade de subir o vale do Prata dentro da rampa estabelecida, foi reiniciado o reconhecimento geral do trecho restante até Passo Fundo, sendo examinadas tôdas combinações possíveis dos afluentes do Prata, Carreiro e São Domingues, e constatada a existência de 2 faixas de terreno relativamente favorável ao traçado ferroviário. A primeira começa no Arroio Pratinha e, passando pela encosta oeste da Serra

das Colonias, Araçá, Inhancoeré, Casca e Guabiroba, estende-se por Palmas, Laranjal até Passo Fundo. A outra depois de deixar o vale levemente inclinado do curso superior do Prata, passa nas cabeceiras do São José do Carreiro, prosseguindo pelas imediações da estrada de rodagem Federal de Lagoa Vermelha a Passo Fundo. O inconveniente para o traçado que quisesse aproveitar esta última faixa seria o aumento superior a 30 Kms do desenvolvimento além de obrigar a linha subir cêrca de 200 metros acima da cota do ponto final do traçado.

O RENDIMENTO E EMPRÊGO DO TEMPO GASTO

O reconhecimento geral feito de caminhonete, a cavalo e a pé, nos matos cerrados, estendeu-se pela área aproximada de 4 500 quilômetros quadrados, limitada a leste pelo vale do Prata, ao sul pela Barra do Turvo, Barra Grande, Mauá, Casca e Marau e ao Norte pela estrada de rodagem federal.

Nos trabalhos de reconhecimento pròpriamente dito tinham sido empregados 2 1/2 meses, sendo o tempo restante 5 1/2 meses, gastos no levantamente stadmétrico expedito do Vale do Prata. cujo trabalho, previsto na definição dos trabalhos correspondentes à exploração como o reconhecimento parcial, deve ser levado na conta desta segunda fase de estudos. O rendimento mensal médio dêste era de 9 Kms.

DESCRIÇÃO DO TRAÇADO PREFERIDO

O traçado em aprêço terá seu início na margem direita do Prata, algumas centenas de metros abaixo da Barra do Turvo, aproximadamente 25 metros acima do leito do rio situado na cota de 290 (a cota aproximada fornecida pelo reconhecimento do 2.º Batalhão Ferroviário). Depois de cruzar diversas vezes o Rio Prata o traçado atingirá a estrada de rodagem Buarque de Macedo nas proximidades do povoado Rio Branco e a leste dêste, atravessando alguns quilômetros adiante, na cota 715, o divisor Prata — Carreiro, prosseguindo então pela encosta oeste do Morro das Colônias até penetrar na linha 13 do vale do Araçá. Descendo pela encosta Norte dêste último arrôio o traçado passará nas imediações do povoado Araçá, continuando pela Barra Grande e Barra Sêca até o local da ponte no Carreiro, situado aproximadamente na cota de 480, a jusante da confluência do São Domingos.

Já, então, na margem direita do Carreiro o traçado subirá pelos vales do Inhancoeré, Casca e Guabiroba até Palma, onde atravessará o divisor geral dos afluentes do Carreiro e Guaporé mais uma vez na cota aproximada de 715, isto é 45 ms acima da cota de Passo Fundo, mantendo-se neste limite no resto do percurso. Alí o traçado atravessará as cabeceiras dos arrôios Gabriel, Jordão, Marausinho e Marau.

êste último nas proximidades do povoado Laranjal, cruzando ainda os rios Guaporé, Jacuí e Passo Fundo nas nascentes.

O traçado em aprêço passará distante 8 Kms da cidade Prata e nas imediações dos povoados e vilas do Rio Branco, Araçá, Casca, Palma e Laranjal, atravessando a zona agrícola e industrial mais densamente povoada do Estado. As principais culturas são de parreira, trigo e milho e entre as indústrias salientam-se as de madeira, vinho e de produtos suinos.

O CUSTO DA OBRA

Êste variará muito devido a natureza do terreno. Os primeiros 30 Kms do traçado atravessam terreno rochoso e acidentado ao extremo, sendo provável a construção alí de alguns túneis de comprimento inferior a 250 metros; também de diversas pontes baixas, lançadas na rocha viva e de vão inferior a 40 metros. No trecho seguinte, de cêrca de 60 Kms de extensão, a serra abranda e a obra mais importante alí será a ponte no Carreiro de uns 50 mts de vão. Nos últimos 50 Kms (o comprimento total provável é de 140 Kms) o traçado percorrerá terreno de coxilhas. A' medida que a linha se afasta do rio Prata vão desaparecendo os afloramentos da rocha.

E' provável que o custo global da obra não exceda a 80 milhões de cruzeiros.

(a) C. Vieweger

Eng.° Chefe da Secção de Estudos de Campo".

Os estudos preliminares estenderam-se por 140 Kms da Barra do Turvo a Passo Fundo.

A zona reconhecida abrange cêrca de 4 500 Km². Completou-se o trabalho pelo levantamento estadimétrico expedito de 35 Kms do ramal no vale do Prata, onde bruscas quedas do fundo do rio punham em dúvida a possibilidade de conservar a rampa máxima virtual de 15 mm, predeterminada.

As despesas até agora consignadas nos serviços descritos foram:

	Cr$
em 1943	15.007,00
em 1944	150.367,40
até 31-12-1944	165.374,40

VI — Melhoramentos na Estação de Cruz Alta

1.º Obras do recinto

Conjunto aprovado pelo decreto n.º 7 999, de 6 de outubro de 1941, no valor de Cr$ 2.875.909,60 para execução em cinco anos. Iniciado em 1941.

Serviços executados por administração

Movimento de terra	13 937 m³
Obras de arte — Boeiro	1

Linha

Assentamento	1 943 m³
Consolidação com pedra britada	3 443 m³
Volume de pedra empregada ..	2 720 m³
Consolidação com cinza	646 m
Aparelhos de desvio instalados	18

Empreitada

Mediante contrato, foi entregue à Construtora Cruzaltense Ltda. a construção dos edifícios seguintes:

Depósito de locomotivas; pavimento de lavagem de caldeiras; base para o girador; escritório do Chefe do Depósito; depósito de lubrificantes e ferramentas; instalações sanitárias para o pessoal, pelo preço de Cr$ 1.249.000,00 e prazo de 300 dias úteis.

O início foi dado pelo Depósito de locomotivas, a 28 de outubro.

As despesas realizadas foram:

Por administração

	Cr$	Cr$
Fiscalização		
materiais	4.581,20	
mão de obra	13.656,00	18.237,20
Encargos sociais		
materiais	214,60	
mão de obra	42.639,30	
diversos	2.504,70	45.358,60

Alojamento para o pessoal		
materiais	31.414,20	
mão de obra	25.152,00	56.566,20
Diversos serviços		
materiais	9.996,20	
mão de obra	21.679,30	
diversos	577,50	32.253,00
Transportes em geral -		
materiais	65.604,40	
mão de obra	16.079,50	
diversos	1.552,00	83.235,90
Movimento de terra		
materiais	2.780,10	
mão de obra	128.515,10	131.295,20
Obras de arte		
materiais	1.929,40	
mão de obra	1.056,00	2.985,40
Linha		
materiais	107.645,90	
mão de obra	99.270,40	206.916,30
Instalação elétrica nos edifícios contratados		
materiais	133,70	
mão de obra	203,20	336,90
Soma		577.184,70
Resumindo:		
por administração	577.184,70	
empreitada	110.000,00	687.184,70
a deduzir:		
material empreg. a mais do adquirido	10.013,20	
débitos indevidos	31.417,30	41.430,50
Despesa do ano		645.754,20

A recapitulação ao início das obras é:

	Cr$	Cr$
em 1941 (administração)		145.104,60
em 1942 (idem)		365.591,60
em .943 (idem)	832.169,80	
material adquirido e não empreg.	42.381,50	874.551,30
até 1943		1.385.247,50
em 1944		645.754,20
até 31-12-1944		2.031.001,70

Deduzindo da verba orçamentária o total gasto, resta o saldo de:

2.875.909,60 — 2.031.001,70 = Cr$ 844.907,90

Valor do material em estoque Cr$ 32.368,30

2.º — Sinalização do recinto

Trata-se do projeto-orçamento autônomo aprovado pela Portaria n.º 831, de 12-8-1943, no valor de Cr$ 842.194,45.

A parte técnica, de natureza especial, foi posta em concorrência, tendo vencido a proposta da Fabrica Nacional de Cabines de Sinais H. Bertacin, de São Paulo, que assinou contrato em maio de 1943, ao preço de Cr$ 685.705,00.

As desapropriações fazem parte de processo à parte, aprovado pela Portaria n.º 120, de 1-2-1944, no valor de Cr$ 145.187,50. A indenização paga em 1944, atingiu Cr$ 120.560,20 (ver o título das Desapropriações).

Em desapropriações, preparo do terreno, linhas, etc., despenderam-se, em 1944, por administração:

	Cr$	
materiais	218.335,00	
mão de obra	13.544,20	
diversos	5.100,70	
Soma	236.979,90	
menos os débitos indevidos	1.503,90	235.476,00
Prestações da empreitada		250.000,00
despesa real do ano		485.476,00

Parte dos gastos por administração deverá ser oportunamente levada a débito da firma contratante.

Recapitulando, gastaram-se:

		Cr$	Cr$
Na empreitada ...	(em 1943	200.000,00	
	(em 1944	250.000,00	450.000,00
Por administração, em 1944			235.476,00
até 31-12-1944			685.476,00

Subtraindo-se à verba orçamentária, subsiste, para 1945, o saldo de:

842.194,45 — 685.476,00 = Cr$ 156.718,45.

VII — Obras executadas por administração

São aquelas que, pela própria natureza, não podem ser confiadas a empreiteiros e, pelo vulto, escapam às atribuições normais do Departamento da Via Permanente, incumbido da conservação efetiva das linhas férreas, obras de arte, edifícios, etc.

Daí o ficarem a cargo do de Obras Novas que as projeta e executa.

1.º — Desvio de cruzamento no Km. 455,040 da linha de Cacequí — Rio Grande

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.º 836, de 31-10-1942, no valor de Cr$ 86.944,60.

Teve breve início em 1942 e ficou concluído em dezembro de 1943, tendo-se verificado, em 1944, que o total das despesas atingiu Cr$ 277.399,00, ou seja o excesso de 277.399,00 — 86.944,60 = Cr$ 190.454,40.

Em princípios de 1945, encaminhou-se pelos trâmites regulares o pedido de refôrço de verba, constituído mais pròpriamente de um novo projeto-orçamento.

Nesse expediente, está amplamente justificado o invulgar excedente, pelos fatores a seguir resumidos.

Em primeiro lugar, no movimento de terra, em vez de ser esta encontrada no índice de 100%, como constou no primitivo orçamento, apareceram:

rocha dura	25%
pedra solta	20%
moledo	40%
terra	15%

Depois: o lastramento e obras de arte em maior número do que havia sido previsto; a elevação dos salários e dos preços de certos materiais: explosivos, ferro, cimento; as dificuldades de execução dos seerviços sem interromper o tráfego; a impossibilidade de construir o desvio em tôda a extensão, sendo necessário fazê-lo por etapas, com pequenas variantes na linha em tráfego.

2.º — Variante entre os quilômetros 110,524 e 112,394 da linha de S. Maria — Uruguaiana

Trata-se da retificação do primitivo e perigoso traçado à saída da estação de Cacequí em direção a Santa Maria, por uma variante de 1 776 metros.

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.º 1 886, de 1-12-1943, no valor de Cr$ 892.745,40.

Obras iniciadas em julho de 1943.

No ano relatado houve:

Serviços executados

Movimento de terra (transportada a 2 000 m) ..	61 009 m³
Boeiros construídos	3
Linha assentada (provisória)	700 m.

Despesas

	Cr$	Cr$
Administração		
material	651,50	
mão de obra	20.725,20	21.376,70
Encargos sociais		
material	202,20	
mão de obra	14.102,20	
diversos	2.929,80	17.234,20

Alojamento para o pessoal		
material	1.374,80	
mão de obra	3.301,50	
diversos	840,00	5.516,30
Diversos		
material	492,80	
mão de obra	13.821,60	
diversos	53,10	14.367,50
Obras de arte		
material	1.155,40	
mão de obra	3.387,30	4.542,70
Movimento de terra		
material	51.866,40	
mão de obra	142.229.10	194.095,50
Linha		
material	24.190,80	
mão de obra	4.700,70	28.891,50
Cêrcas		
material	620,00	
mão de obra	412,50	1.032,50
Desapropriações		133.026,50
Total		420.083,40

Ampliação do recinto de Cacequí

Simultaneamente com as obras da variante, foi reconheda a necessidade de ampliar-se o recinto da estação de Cacequí, intenso e importante centro de convergência de três linhas duas das quais demandam as fronteiras argentina e uruguaia, e uma outra o litoral.

O projeto-orçamento dessas obras complementares está sendo elaborado para constituir um processo autônomo, ou para ser incluído no refôrço de verba, que já se manifestou necessário, ao orçamento da variante pròpriamente dita.

Eis os serviços e despesas da citada ampliação:

	Cr$	Cr$
Aterros		
materiais	80.466,00	
mão de obra	77.447,60	157.913,60

Linha		
materiais	16.830,00	
mão de obra	3.534,00	20.364,00
Cêrcas		
materiais	2.741,80	
mão de obra	517,00	3.258,80
Dasapropriações		945,00
Soma		182.481,40

Resumo das despesas	Cr$	Cr$
variante	420.083,40	
ampliação do recinto ...	182.481,40	602.564,80
débitos indevidos a deduzir		3.545,20
Soma		599.019,60

Retificando ligeiro engano do relatório anterior, pode-se recapitular:

	Cr$
Gastos em 1943	210.505,00
" " 1944	599.019,60
até 31-12-1944	809.524,60

Se a soma de ambos os dispêndios correr pela verba da variante, o saldo será:

892.745,40 — 809.524,60 = Cr$ 83.220,80.

Se os trabalhos da ampliação tiverem orçamento à parte, a disponibilidade para a variante, em 1945, ficará em:

83.220,80 + 182.481,40 = Cr$ 265.702,20.

3.º — Barragem no Km 2,650 da linha de Santa Maria — Marcelino Ramos

Como se viu no relatório de 1943, foi encaminhado preliminarmente o processo das desapropriações dos terrenos atingidos pela barragem em estudos.

A estimativa, de Cr$ 268.191,30, teve aprovação pela Portaria n.º 201, de 3-3-1943.

As indenizações, pagas nesse ano, atingiram Cr$ .... 239.681,10, faltando apenas um proprietário, cujo processo teve de ser retificado e será oportunamente liquidado.

Quanto aos estudos e projeto da barragem e das instalações, foram confiados à firma Dahne, Conceição & Cia. que por sua secção especializada na matéria, apresentou, em junho de 1944, meticuloso trabalho.

Em face, porém, das condições locais constatadas no terreno, serão necessários estudos mais minuciosos das características do solo, os quais poderão ser feitos pelo Instituto Tecnológico do Estado.

A Diretoria da Viação Férrea já encaminhou todos os elementos até agora coligidos à Secretaria das Obras Públicas, que deverá executar o projeto que vier a ser, afinal, adotado.

Trata-se, aliás, de empreendimento relevante e urgente, de vez que a falta de água para os edifícios, oficinas, escritórios, etc. se acentua cada vez mais, à medida que aumentam as instalações e os serviços da Estrada naquela cidade.

4.º — Administração e restauração da Estrada de Ferro Jacuí

No relatório do exercício anterior apresentou-se um "ligeiro histórico" da Estrada de Ferro Jacuí, desde a construção, iniciada em 1917, até à atualidade.

Por determinação do Ministério da Viação e Obras Públicas, a chefia do então 7.º Distrito do Departamento Nacional de Estradas de Ferro entregou a Estrada, a 13 de fevereiro de 1941, à Viação Férrea, "que a administrará provisòriamente, até que o Govêrno Federal resolva sôbre o regime definitivo a que ficará sujeita", nos têrmos do aviso ministerial.

O programa de reaparelhamento inicial da Estrada, autorizado pelo decreto n.º 12 382, de 10-4-1943, a expensas de "créditos especiais, na conformidade dos projetos e orçamentos que forem encaminhados e aprovados", compreende as verbas principais a seguir:

I — para o trecho de Pôrto do Conde — Entroncamento — Butiá	6.699.556,80
II — para o trecho de Entroncamento — Minas do Leão	3.004.529,10
III — para material rodante	5.040.000,00
Soma	14.744.085,90

Execução do programa

Passa-se a descrever o que vem sendo realizado, quer diretamente pelo Departamento de Obras Novas, quer por interferência sua, junto à Superintendência local da Estrada, ou a empreitadas particulares.

a) Casas de moradia e instalações em Pôrto do Conde

Trata-se do conjunto constituído de quinze casas de moradia da administração e pessoal, um depósito de locomotivas e um galpão em Pôrto do Conde.

Apenas o processo de desapropriação do terreno foi encaminhado à União e aprovado, no valor de Cr$ 22.837,00, pela Portaria n.º 375, de 22-6-1942, antes, pois, do programa a que se refere o decreto n.º 12 382.

A indenização, paga em 1943, atingiu Cr$ 22.987,60, com as despesas de cartório.

A construção dos edifícios foi entregue, mediante concorrência à firma Barcelos & Cia., desta capital, e concluída também em 1943, tendo custado Cr$ 348.215,00.

O Departamento apenas interveiu no julgamento da concorrência e no processo das faturas da empreitada, cuja fiscalização ficou a cargo da Superintendência.

A remissão agora feita justifica-se como subsídio ao expediente que deverá ser organizado, quando se houver de cobrir os dispêndios de emergência, ainda não submetidos à aprovação federal.

b) Reconstrução do trecho que liga o ramal Pôrto do Conde — Butiá (Entroncamento) ao Pôço do Leão

Tem a extensão de 16,380 Kms. Incluem-se desvios, triângulos de reversão, edifícios, etc. E' uma das verbas do decreto 12 382, prevista em Cr$ 3.004.529,10.

Os trabalhos de assentamento da linha, regularização do leito, elevação do grade, nivelamento e transportes foram entregues, mediante concorrência, ao Eng.º Leopoldo Pettini, desta capital, ao preço de Cr$ 8.000,00 pelo quilômetro de obra, ou sejam cêrca de Cr$ 160.000,00.

Embora o empreiteiro tenha realizado parte dos serviços, nenhuma fatura foi processada.

Quasi ao fim do exercício, em virtude de sérios obstáculos encontrados, principalmente na obtenção da mão de obra, o empreiteiro pleiteou e obteve a rescisão do contrato sob as condições seguintes:

1.ª — a Viação Férrea recebeu os trabalhos tais como se encontravam e executará os restantes;

2.ª — as despesas ocorrentes até a conclusão das obras serão custeadas pela Viação Férrea, que as imputará ao custo contratual (Cr$ 8.000,00 Km);

3.ª — ao terminar a reconstrução do trecho, o saldo que houver entre o total do custo previsto e as despesas feitas pela Viação Férrea será entregue ao contratante exonerado.

A marcha geral dos serviços foi:

Obras de arte

guarda-gados	6
boeiros	19
pontes	3

Linha

assentamento	16 458 m
aparelhos de desvio	10
Cêrcas-extensão simples	28 756 m

E as despesas:

	Cr$
materiais	725.099,40
mão de obra	109.458,10
diversos	110.098,30
Soma	944.655,80

Ou recapitulando:

em 1943	363.048,10
em 1944	944.655,80
até 31-12-1944	1.307.703,90

O saldo sobre o orçamento ficou, assim, em: 3.004.529,10 — 1.307.703,90 = Cr$ 1.696.825,20.

c) Reconstrução do ramal da Mina Recreio ao de Entroncamento — Mina do Leão

O trecho a reconstruir é de 4,030 quilômetros, abrangendo desvios, obras de arte, etc.

Projeto-orçamento autônomo, em relação ao programa, aprovado pelo decreto n.º 15 626, de 22-5-1944, no valor de Cr$ 666.366,40.

Os serviços de movimento de terra, assentamento da linha, nivelamento, etc. foram entregues, mediante concorrência, ao Eng.º Alvaro Gonçalves Soares, desta capital, que os iniciou, em outubro.

Prevalecem no contrato os preços da tabela oficial da Viação Férrea: Cr$ 8.000,00 pelo quilômetro de linha e Cr$ 500,00 por aparelho de desvio assente.

Tudo resulta numa estimativa total de Cr$ 120.000,00, aproximadamente.

Serviços executados:

Movimento de terra (empreitada)	7 025 m³
Cêrcas — extensão simples ...	1 360 m

Quanto às despesas:

Por administração:

	Cr$	Cr$
materiais	137.817,20	
mão de obra	13,00	
diversos	858,30	138.688,50
Empreitada		21.391,20
Soma		160.079,70

Vale dizer que a disponibilidade orçamentária ficou em:

666.366,40 — 160.079,70 = Cr$ 506.286,70.

d) Reconstrução do Sub-ramal à mina São José

Extensão de 506 metros até entroncar na linha morta do triângulo de reversão do ramal da Mina Recreio. Incluem-se obras de arte, desvios, casa do encarregado do telefone, cêrcas, etc.

O projeto-orçamento, no valor de Cr$ 209.852,70 (independente do programa) foi encaminhado em outubro.

Nada se executou em 1944.

Volta-se a insistir na necessidade de um levantamento geral de todos os trabalhos e dispêndios realizados naquela Estrada, pelo menos a partir da época em que a Viação Férrea, tendo-a recebido em caráter provisório, alí instituiu a Superintendência dos serviços.

Só então se poderá fazer o restropecto das obras e despesas, conjugando-o à inversão financeira apreciada a contar do exercício de 1943, quando umas e outras passaram a ser acompanhadas por êste Departamento.

Superintendência. Imediatamente subordinada à Diretoria, continuou a cargo do eng.º Arthur Souto Ribeiro.

VIII — Edifícios Novos

Prosseguiu o regime de empreitadas entregues a firmas ou profissionais legalmente habilitados, observando-se em geral o sistema de concorrências públicas e, em casos excepcionais, administrativas.

Descrevem-se as que continuaram ou foram contratadas no exercício relatado.

1 — Laboratório da Parada Silo

Dois edifícios: um destinado ao laboratório de análises de carvão; outro à moradia do engenheiro encarregado.

Localização: Km 225,330 da linha de Santa Maria — Pôrto Alegre.

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.º 220, de 11-3-1942, no valor de Cr$ 81.565,00.

Contratados pelo Sr. Heitor Mazzini, pelo preço de Cr$ 74.916,00, foram concluídos e entregues em 1943.

Com os extraordinários, a empreitada atingiu Cr$ ... 86.653,90.

Em 1944 registou-se, todavia, o débito de:

Materiais ..... Cr$ 46,30, por administração.

Recapitulando, têm-se:

despesas	até 1943	175.840,70
"	em 1944	46,30
"	até 31-12-1944	175.887,00

Entretanto, como se assinalou no relatório anterior, a verba dos edifícios estava onerada, indevidamente, com os gastos do aparelhamento, instalações e acessórios do labora-

tório, cujo conjunto, em projeto separado, no valor de Cr$ 175.984,70, foi aprovado pela Portaria n.º 893, de 28-8-1943.

O estôrno, realizado em 1944, subiu a Cr$ 73.330,10.

Acrescentando a esta a quantia de Cr$ 621,20, restituída pelo empreiteiro, por serviços executados pela Viação Férrea, segue-se que a soma supra deverá ser deduzida de:

73.330,10 + 621,20 = Cr$ 73.951,30.

Tem-se, então, que o custo real das obras (edifícios) foi:

175.887,00 — 73.951,30 = Cr$ 101.935,70.

Quer isso dizer que o excesso sôbre o orçamento foi:

101.935,70 — 81.565,00 = Cr$ 20.370,70.

Dando-se à previsão oficial a tolerância permitida (10%), o excedente ficará reduzido a Cr$ 12.214,20.

Sôbre o assunto se retornará no sub-título a seguir:

2 — Laboratório de Pelotas

Edifício do laboratório de análises de carvão, com instalações de água e luz.

Localização, como ponto de referência: Pelotas Fluvial, Km 550,400 da linha de Cacequí — Rio Grande.

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.º 220, de 11-3-1942, no valor de Cr$ 38.594,00.

A construção foi executada em 1943 e, segundo os débitos prevalecentes até então, os índices foram:

empreitada	50.831,30
por administração	25.786,50
Soma	76.617,80

em que se incluiram, por igual indevidamente, as despesas das instalações do laboratório, constantes do mesmo projeto autônomo aprovado pela Portaria n.º 893, já citado no Sub-título precedente.

O estôrno, realizado em 1944, foi de Cr$ 22.466,00.

Deduzindo-o da soma consignada em 1943, o dispêndio real fica em:

76.617,80 — 22.466,00 = Cr$ 54.151,80.

Ou seja um excesso de:

54.151,80 — 38.594,00 = Cr$ 15.557,80.

Admitindo, no orçamento, a elasticidade normal de 10%, os gastos o terão excedido em Cr$ 11.698,40.

Considerando-se, porém, ambos os excedentes, dêste e do laboratório do Silo, — que constituiram projetos-orçamentos encaminhados e aprovados em conjunto, — ter-se-á um valor apreciável, que deverá ser justificado, oportunamente, num pedido de refôrço de verba.

3 — Pôsto telegráfico, casa de moradia do encarregado, armazém e desvios na parada Paula Gomes

Localização: Km 78,455 da linha Santa Maria — Uruguaiana.

Projeto-orçamento aprovado pelo decreto n.° 8 387, de 13-12-1941, no valor de Cr$ 110.909,80.

A construção dos edifícios, contratadas pelo Sr. Heitor Mazzini, pelo preço de Cr$ 102.470,40, teve início em outubro de 1943, tendo sido concluída em fevereiro e recebida definitivamente em outubro de 1944.

Ocorreram os dispêndios:

Administração e fiscalização

	Cr$	Cr$
materiais	54,00	
mão de obra	1.667,20	1.721,20

Desvio para o armazém

materiais	3.797,50	
mão de obra	1.160,60	4.958,10

Edifícios — empreitada

pelo contrato	48.470,40	
extraordinários	330,40	48.800,80
Soma		55.480,10

E, recapitulando:

p/administração

em 1943	4.784,30	
em 1944	6.679,30	11.463,60

Empreitada

em 1943	54.000,00	
em 1944	48.800,80	102.800,80
até 31-12-1944		114.264,40

Em relação à empreitada, os custos previstos (102.470,40) e real (102.800,80) estiveram quasi idênticos.

Quanto ao orçamento e à despesa total havida, o excedente é insignificante:

114.264,40 — 110.909,80 = Cr$ 3.354,60 e ficará neutralizado, se a estimativa fôr acrescida da tolerância oficial.

4 — Pôsto telegráfico e moradia do encarregado na parada Floriano Maidano

Localização: Km 102,496 da linha de Santa Maria-Uruguaiana.

Projeto-orçamento aprovado pelo decreto n.º 8 397, de 13-12-1941, no valor de Cr$ 61.747,60.

Obras contratadas, em conjunto com as precedentes, pelo Sr. Heitor Mazzini, ao preço de Cr$ 69.092,50. Iniciadas em outubro de 1943, concluídas em fevereiro e recebidas em caráter definitivo em outubro de 1944.

As despesas do exercício foram:

Administração e fiscalização

	Cr$	Cr$
mão de obra		1.500,00

Empreitada

pelo contrato	37.592,50	
extraordinários	3.863,50	41.456,00
Soma		42.965,00

Ou, recapitulando:

por administração

	Cr$	Cr$
até 1943	4.777,90	
em 1944	1.500,00	6.277,90

empreitada

em 1944	41.456,00	72.956,00
até 1943	31.500,00	
total até 31-12-1944		79.233,90

Em relação ao contrato, houve um excesso de 72.956,00 — 69.092,50 = Cr$ 3.863,50, correspondente a serviços extraordinários.

Quanto ao orçamento, foi transposto em 79.233,90 — 61.747,60 = Cr$ 17.486,30.

Admitida, porém, a tolerância de 10%, o excedente passa a ser de Cr$ 11.311,50.

Aliás, já a própria empreitada foi superior à estimativa, o que se deve à elevação no custo dos materiais e da mão de obra.

Se fôr o caso, pedir-se-á suplemento de verba.

5 — Reconstrução e readaptação de edifício para a nova estação de Uruguaiana.

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.º 830, de 30-10-1942, no valor de Cr$ 977.057,90.

Obras contratadas pela firma José M. de Carvalho & Cia., de Pôrto Alegre, ao preço de Cr$ 935.800,00, iniciadas em julho de 1943 e concluídas em novembro de 1944, ficando o recebimento definitivo para o exercício de 1945.

Eis as despesas de 1944:

	Cr$	Cr$
administração e fiscalização	234,00	
mão de obra	12.813,20	
diversos	1.200,00	14.247,20

Edifício

empreitada — contrato	590.000,00	
" — extraordinários ...	14.815,30	604.815,30
Viação Férrea — materiais	45.216,40	
" mão de obra	6.032,60	51.249,00
Débitos indevidos, a acrescentar ..		1.716,20
Soma		672.072,70

Em resumo:

Empreitada até 1943	135.000,00	
em 1944	604.815,30	739.815,30
administração, até 1943	16.582,30	
" em 1944	67.257,40	83.839,70
total até 31-12-1944		823.655,00

As disponibilidades subsistem, pois:

na empreitada 935.800,00 — 739.815,30 = Cr$ 195.984,70

no orçamento 977.057,90 — 823.655,00 = Cr$ 153.402,90.

Ficaram para 1945 várias instalações, obras complementares, pavimentação, etc..

Quanto à "Nova parada São João", veja-se o título "Variantes da Serra, sub-título Edifícios, etc.".

6 — Edifício para o Escritório Central

Já foram ressaltadas, no relatório precedente, as consideráveis vantagens de serem instalados em edifício próprio e único os numerosos escritórios ocupados pela Viação Férrea, nesta Capital, pagando, até agora, vultosos alugueres.

Como parte preliminar da execução do projeto do edifício, fez-se a escolha do terreno, com a área de 2 391,35 m², na esquina da Avenida Farrapos com a rua Barros Cassal.

A aquisição, aprovada pela Portaria n.º 995, de 11-12-1942, foi feita ao casal de Olivio dos Santos Neto, ao preço de Cr$ 650.000,00.

Abriu-se, depois, concorrência pública para o ante-projeto do edifício.

A comissão que integrou o juri de julgamento foi constituída pelos seguintes civís:

José Marques Vianna, Chefe do Distrito Fiscal do Departamento Nacional de Estradas de Ferro;

Paulo de Aragão Bozano, Diretor Geral de Obras da Prefeitura;

Theophilo Borges de Barros, Diretor Geral, aposentado, da Secretaria das Obras Públicas e especialista em arquitetura;

João Baptista Pianca, Professor de Arquitetura da Escola de Engenharia e autor de vários projetos de importantes edifícios;

Celso Fernandes Pantoja, Chefe do Departamento de Obras Novas.

A áta de julgamento, lavrada a 6 de junho de 1944, após a identificação dos autores dos projetos, deu a seguinte classificação:

1.º lugar: — projeto apresentado pela firma José M. de Carvalho & Cia. e de autoria dos engs. arquitetos Jorge Machado Moreira e Afonso Eduardo Reidy;
2.º lugar; — idem da firma Azevedo Moura e Gertum;
3.º lugar: — idem do engº. civíl Ruy Honorio Bacelar;
4.º lugar: — idem da firma Haessler & Woebke e Cia.;
5.º lugar: — idem do engº. civíl Achilles Colle.

Dever-se-ia entrar, em seguida, na fase de execução do ante-projeto, mas, em virtude de ponderações e entendimentos com a Prefeitura Municipal, tendentes a incluir o edifício no "Plano Diretor" da metrópole, foi abandonada a localização primitiva.

Em conseqüência disso, tão logo esteja definitivamente fixado o novo local, deverá ser apresentado outro ante-projeto. Nesse sentido, aliás, já se promove démarches junto aos engs. Jorge Machado Moreira e Afonso Eduardo Reidy, autores do trabalho classificado em 1.º lugar.

Consignam-se as despesas havidas até agora:

	Cr$	Cr$
Em 1943		
Aquisição do terreno e custas de cartório	651.058,10	
Elaboração de bases do concurso de ante-projetos	3.000,00	654.058,10
Em 1944		
Editais	1.946,00	
Prêmios aos concorrentes classificados	75.000,00	
Gratificação a membros da Comissão	1.500,00	78.466,00
Até 31-12-1944		732.504,10

7 — Nova estação de Pôrto Alegre

Já se esclareceu a solução do velho e imperioso problema de dotar a capital de uma estação à altura das necessidades dos serviços, do público e do desenvolvimento arquitetônico da própria cidade.

O projeto mais amadurecido prescrevia:

a) Construção da nova estação na faixa marginal ao Guaiba, tendo como ponto central de localização o atual aeroporto da Varig;

b) Transferência dos armazéns de mercadorias para a estação Diretor A. Pestana, a menos de seis quilômetros de Pôrto Alegre, ampliando-se aquêle recinto e dotando-o de edifícios e instalações capazes de corresponder ao vultoso e crescente movimento de cargas e descargas.

Na parte relativa ao item a), o projeto teve de ser renunciado, em vista do exagerado dispêndio exigido pela terraplanagem da área beira-rio.

Encaminhou-se, então, o projeto-orçamento da remodelação da estação no mesmo local da atual, com os melhoramentos indispensáveis, o que veiu a ser aprovado pela Portaria n.º 1051, de 16-9-1943, no valor de Cr$ 3.072.345,00.

Pouco depois, entretanto, soube-se que o Departamento Nacional de Obras e Saneamento, empenhado em executar o plano contra as enchentes em Pôrto Alegre, vai aterrar e nivelar toda a faixa marginal, desde o arrabalde de Navegantes até o extremo do cais do Pôrto, incluindo, pois, a área do projeto da nova estação.

Em vista disso, tornou-se aconselhável suspender a remodelação já aprovada e voltar ao primitivo projeto do edifício completamente novo à beira-rio.

Estão em andamento os estudos do projeto-orçamento do edifício a construir, cujas características deverão estar em harmonia com o plano da Prefeitura, as exigências do serviço portuário e outros fatores compreensíveis.

Quanto à segunda parte, item b), realizável de modo independente da primeira, encaminhou-se ao Govêrno Federal, em junho de 1944, o projeto-orçamento no valor de Cr$ 5.239.652.00, ainda não aprovado.

8 — Desvio, pôsto telegráfico e armazém no Km 220,330 da linha de Entroncamento — Santana

Projeto-orçamento aprovado pela Portaria n.º 459, de 7-5-1943, no valor de Cr$ 181.700,80.

Como várias circunstâncias retardassem o início das obras, pediu-se novo prazo de conclusão, o qual foi prorrogado até 31-12-44, pelo Decreto n.º 14 530, de 17-1-44.

Posta em concorrência, a construção dos edifícios coube ao empreiteiro Heitor Mazzini, ao preço de Cr$ 99.425,40 e pelo prazo de 10 meses.

As obras da empreitada começaram a 18 de março e estiveram pràticamente concluídas ao têrmo do exercício, mas o recebimento definitivo ficou para 1945.

Quanto ao desvio, pròpriamente dito, e demais serviços por administração, foram executados desde o princípio do ano e assim se descrevem:

Obras de arte

prolongamento de boeiro capeado existente	1, de 2 x 0,85 x 1
Movimento de terra	2 194 m³

Linha

assentamento	594 m
aparelhos de desvios assentes	4
cêrcas (reconstrução)	416 m

Edifícios

suportes das coberturas das plataformas	10

As despesas têm os índices que seguem:

Por administração

	Cr$	Cr$
Adm. e fiscalização		
materiais	196,80	
mão de obra	13.295,20	13.492,00
Encargos sociais		
materiais	388,70	
mão de obra	1.911,60	2.300,30
Alojamento do pessoal		
materiais	7.973,80	
mão de obra	4.910,70	12.884,50
Diversos		
materiais	3.648,00	
mão de obra	1.329,50	
diversos	20,40	4.997,90
Obras de arte		
materiais	1.645,90	
mão de obra	739,00	2.384,90
Movimento de terra		
mão de obra		14.196,10

Linha

materiais	17.928,30	
mão de obra	9.174,90	27.157,20

Cêrcas

materiais	1.438,10	
mão de obra	1.149,20	2.587,30

Edifícios

materiais	107,80	
mão de obra	944,50	1.052,30
Desp. de 1943, não menc.		32,60
Soma		81.085,10
Empreitada — edifícios ..		99.425,40
Total até 31-12-1944		180.510,50

Como se vê, o alcance de ambos os dispêndios esteve sensìvelmente próximo da previsão (Cr$ 181.700,80), faltando porventura pequenos trabalhos de acabamento no setor administrativo e prováveis débitos a que se fará referência no próximo relatório.

9 — Desvio de cruzamento, estação, armazém e casa para guarda-chave no Km 247,400 da linha de Entroncamento - Santana

Projeto — orçamento aprovado pelo Decreto n.º 7 507, de 7 de julho de 1941, na importância de Cr$ 166.843,60.

Retardada, igualmente, a execução, o Decreto n.º 14 530, de 17-1-44, — citado no sub-título anterior, — restituiu novo prazo de conclusão até 31-12-1944.

A concorrência para os edifícios foi também vencida pelo Sr. Heitor Mazzini, ao preço de Cr$ 124.024,80 e prazo de 12 meses.

A empreitada teve início a 18 de março, ao passo que os trabalhos de administração já estavam em andamento.

Eis a marcha dêstes e daquela:

Por administração

atêrro do recinto	2 487 m³
linha: construção do desvio para o armazém, com 100 m de extensão, e assentamento de dois aparelhos de desvios; cêrcas — reconstrução	640 m
edifícios — suportes das coberturas das plataformas	10

E os dispêndios :

Por administração

	Cr$	Cr$
Adm. e fiscalização		
materiais	220,30	
mão de obra	7.191,90	7.412,20
Encargos sociais		
mão de obra	—	445,50
Diversos		
materiais	439,60	
mão de obra	314,80	
diversos	20,40	774,80
Atêrro do recinto		
mão de obra	—	19.530,30
Linha		
materiais	20.058,10	
mão de obra	5.259,10	25.317,20
Cêrcas		
materiais	1.786,50	
mão de obra	1.325,00	3.111,50

Edifícios

materiais	293,50	
mão de obra	1.325,00	1.238,00
Despesas anteriores, não consignadas no relatório de 1943		13.198,30
Soma		71.027,80
Empreitada — edifício		
faturas do contrato	124.024,90	
faturas de extraordinários	18.449,60	142.474,50
até 31-12-44		213.502,30

Já se registaram, pois, os excessos de 142.474,50 — 124.024,80 = Cr$ 18.449,70 sôbre o contrato da empreitada e 213.502,30 — 166.843,40 = Cr$ 46.658,90 sôbre o orçamento, índices êsses que deverão crescer até o têrmo das obras.

A justificação decorre, desde logo, da demora havida entre a elaboração do projeto (1941) e a sua execução (1944), período em que a alta dos custos dos materiais e da mão de obra veiu se acentuando de ano para ano.

Logo que sejam entregues as obras ao tráfego e ao Departamento da Via Permanente e apurado com exatidão o excedente, far-se-á o pedido de refôrço de verba, com as minúcias cabíveis.

10 — Armazém de baldeação de mercadorias em Inspetor Goulart

Com o intuito de descongestionar o movimentadíssimo recinto da estação troncal de Santa Maria, fez-se a duplicação da linha até a parada Inspetor Goulart, distante dois quilômertos na direção de Uruguaiana.

As obras complementares, no recinto da parada, de sorte a proporcionar-lhe a eficiência necessária, constituiram o projeto — orçamento aprovado pela Portaria n.º 896, de 28-8-1943, no valor de Cr$ 1.734.302,50.

A concorrência para a construção do edifício do armazém de baldeação foi vencida pela firma José M. de Carvalho &

Cia., de Pôrto Alegre, ao preço de Cr$ 914.375,00 e prazo de 250 dias úteis. A empreitada iniciou-se em setembro, mas os serviços de administração se desenvolviam desde os princípios de 1944.

Êstes últimos compreendem: movimento de terra para a esplanada; linhas; cêrcas do recinto; diversas ferragens para o edifício.

Serão discriminados, com mais propriedade, no relatório subseqüente.

Quanto às despesas:

Por administração

	Cr$	Cr$
Adm. e fiscalização		
materiais	183,90	
mão de obra	5.061,80	5.245,70
Encargos sociais		
materiais	62,90	
mão de obra	2.565,70	2.628,60
Alojamento do pessoal		
materiais	174,50	
mão de obra	2.339,50	2.514,00
Diversos		
materiais	286,80	
mão de obra	3.316,40	
diversos	994,30	4.597,50
Movimento de terra		
materiais	3.361,20	
mão de obra	106.704,50	110.065,70
Obras de arte		
material	—	374,20

Linha

	Cr$	Cr$
materiais	121.718,30	
mão de obra	9.402,20	131.120,50

Cêrcas

materiais	1.363,50	
mão de obra	452,00	1.815,50

Edifício

materiais	4.759,10	
mão de obra	14.142,10	18.901,20

Desapropriações — (vêr êste título)	42.041,70
Despesas anteriores, não consignadas no relatório de 1943	168,00
Soma	319.472,60
Empreitada	
Faturas de contrato	45.000,00
até 31-12-44	364.472,60

As disponibilidades ficaram:

em 914.375,00 — 45.000,00 = Cr$ 869.375,00 pelo contrato, e em 1.734.302,50 — 364.472,60 = Cr$ 1.369.829,90 pelo orçamento.

11 — Ampliação e reforma da estação de Cacequí

Projeto — orçamento aprovado pela Portaria n.º 493, de 14-5-1943, no valor de Cr$ 114.997,00.

Um dos pontos de convergência mais importantes dos transportes de Santa Maria para Bagé, — rumo ao litoral, — Santana - Uruguaiana, e vice-versa, a estação de Cacequí vem

sendo dotada de melhoramentos sucessivos, à proporção do desenvolvimento crescente de seus múltiplos serviços.

A ampliação constante do projeto supra é um complemento das obras do aumento do recinto, por sua vez decorrente da variante que se constrói, à saída para Santa Maria, — obras estas descritas em subtítulos anteriores.

A execução das obras, submetida a concorrência, coube à Construtora Sul Brasil S. A., da Capital, ao preço de ..... Cr$ 144.700,00, sendo iniciada em 3 de abril com o prazo de 110 dias.

Concedida uma justificada prorrogação, o têrmo foi dilatado para 23 de outubro.

O recebimento provisório ocorreu a 23 de novembro.

Eis os gastos:

Administração e fiscalizaçdo

	Cr$	Cr$
materiais	12,40	
mão de obra	5.402,30	
diversos	750,00	6.164,70
Diversos		37,80
Edifícios		
Por administração		
materiais	9.245,00	
mão de obra	640,50	
Soma ..	9.885,50	
Empreitada — faturas ..	143.842,00	153.727,50
Total até 31-12-44 .		159.930,00

Já o próprio contrato de empreitada superou o orçamento em:

144.700,00 — 114.997,00 = Cr$ 29.703,00,

ao passo que a soma das despesas até agora consignadas o excede em

159.930,00 — 114.997,00 = Cr$ 44.933,00.

Além dos fatores comuns, já referidos em outras obras, ao retardamento da execução dos projetos, — quasi dois anos, no caso, depois da elaboração do projeto, — há ainda a considerar que houve necessidade de dar maior amplitude à reforma executada, o que elevou, em vários setores, o dispêndio previsto em princípios de 1943.

Quando estiveram completamente concluídos os trabalhos e fixado o excedente real, organizar-se-á o processo de suplementação de verba, com minuciosa justificativa.

12 — Instalação hidráulica e casa para bombeiro em Santiago

A localização é nas imediações do recinto da Viação Férrea naquela cidade, servida pelo ramal que vai de Dilermando de Aguiar a São Borja.

Projeto — orçamento aprovado pela Portaria n.º 116, de 29-1-1944, no montante de Cr$ 515.972,00.

A concorrência para o edifício e instalação foi vencida pelo Eng.º Joaquim Só Gonçalves, de Pôrto Alegre, pelo preço de Cr$ 329.050,00.

A empreitada começou na segunda quinzena de outubro e deverá ser concluída no prazo de 140 dias úteis.

Despenderam-se:

Administração e fiscalizaçdo		
mão de obra	620,00	
diversos	238,70	858,70
Desapropriações (ver o título)		75.763,60
Empreitada (diversas obras)		100.000,00
até 31-12-44		176.622,30

Restam as disponibilidades de:

329.050,00 — 100.000,00 = Cr$ 229.050,00 do contrato e de:
515.972,00 — 176.622,30 = Cr$ 339.349,70 do orçamento.

IX — Serviço de desapropriações

Pela reforma administrativa que se manteve parcialmente em suspenso, esta repartição se denomina "Serviço de Desapropriações, Cadastros e Patrimônio Geral".

Não lhe tendo sido atribuída ainda a totalidade dos encargos, prosseguiu atendendo o ramo de Desapropriações, em suas variadas fases, desde os levantamentos preliminares até às escrituras de transmissões das propriedades.

Discriminam-se, a seguir, os processos liquidados durante o ano, indicando distintamente as linhas da Rêde de localização dos imóveis e os serviços que exigiram as expropriações. Os valores, quando completos, compreendem o preço e as despesas de documentos e cartórios:

Linha de Santa Maria - Marcelino Ramos

Variantes entre Pinhal - Cruz Alta

	Cr$	Cr$
Amabile Cantarelli	35.468,30	
Melchior Barros	13.969,70	
Osório Abrantes & Cia. e outros ..	5.168,20	
Lourenço Rodrigues	438,40	
Januário Fagundes	912,60	
Feliciano Medeiros da Silva	8.265,20	
Aristides Aguiar Kruel	3.381,50	
Adelaide Ferreira do Nascimento .	2.470,50	
Jayme Brillmann	2.768,30	
Eusebio Ilha da Rosa	3.338,50	
Napoleão C. de Barros	30.285,00	
José I. Silveira de Campos	599,80	
Izidro Kurtz	15.314,80	
José S. Campos e Luiz A. Peixoto .	1.061,20	
Maria Helena dos Santos	1.222,40	

Aluguéis de terrenos, indenizações especiais, documentos, etc.	Manoel Pedro Mello ..	122,40	
	Helio Franco Fernandes	45,00	
	José Hortência de Melo	302,60	
	Bortolo Fogliato	9.622,50	
	Alcides Gomes Ribeiro	220,30	
	Luiz Wetterlé	850,00	
	Arlindo C. Silva e Moisés Lima	322,30	136.149,50
	Germano R. Ivo	22,50	
	Baldomiro Fernandes e outros	45,00	
	Astrogildo S. dos Santos	380,00	
	Aurélio Gomes da Costa	1.400,00	137.997,00

Variante da "Subida da Serra"

Augusto Ackermann	—	4.323,80

Sinalização de Cruz Alta

Waldemar Zenckner	—	120.560,20

Ramal de Alegrete - Quaraí

Zeferino Antonio de Oliveira	6.907,00	
Gregoriano F. da Costa	1.787,30	8.694,30

Linha de S. Maria - Uruguaiana

Armazém de Inspetor Goulart

José Carlos Cauduro	25.372,00	
João Inácio Mariano	2.458,90	
Acioli Jobim Soares	4.964,70	
Ana Bordini, Antonio e Amadeu Delazana	9.321,10	42.116,70

Linha de Santa Maria - P. Alegre

Laboratório de Silo

	Cr$	Cr$
Gustavo Alves da Costa	877,80	

Variante Barreto - Dir. A. Pestana

Maria das Dores R. Carvalho	595,00	1.472,80

Linha de D. Aguiar S. Borja

Instalação hidráulica Santiago

Vva. Conceição de O. Brum	4.435,40	
Abelino Morais	6.950,80	
Belizário Cardoso de Souza	18.673,30	
Ernani Frota	34.242,60	
Luiz Calegaro Sobrinho	11.510,00	75.812,10

Trecho B. Gonçalves - V. de Matos

(de conta do Estado)

João Favaretto	768,90	
José Favaretto	830,70	
José Schlablewski	1.314,10	
José Kolz	520,10	
Diversos (custo de certidões)	145,00	3.578,80
Soma		394.555,70

Foram organizados e encaminhados, durante o ano, 69 processos, dos quais fazem parte os trinta imóveis cujos proprietários já receberam as indenizações discriminadas.

Além de vários levantamentos topográficos prévios, executaram-se 121 plantas originais e foram achuradas 261.

X — Estudos técnicos

1.ª Divisão

Pela reorganização, disporá de quatro Secções, a que serão distribuídos os encargos da Divisão, que é dirigida por um Assistente.

Eis a súmula dos principais serviços executados durante o ano:

1.º — Projetos concluídos

Estação Tupanciretã — construção dos edifícios para estação e armazém.
Estação Taquarembó — construção do edifício para estação.
Estação Val de Serra — construção dos edifícios para estação e armazém.
Km-109,380 — Santa Maria - Pôrto Alegre — construção de desvios, triângulo, pôsto telegráfico com moradia para encarregado e casa para o guarda-chaves.
Estação Diretor A. Pestana — construção de linhas e edifícios para armazéns (revisão de projeto).
Estação Santa Maria — construção de edifício para a escola profissional.
Estação Júlio de Castilhos — construção de casa para o guarda-chaves.
Estrada de Ferro Jacuí — reconstrução da linha férrea para a Mina Recreio.
Estação Tupanciretã — construção de passagem inferior.
Estrada de Ferro Jacuí — reconstrução da linha férrea para a Mina São José.
Km-453 — Cacequí - Rio Grande — construção de desvio de cruzamento (revisão de projeto).
Estação Coxilha — aumento e modificação de linhas.
Km-181,532 — Entroncamento - Santana — construção dedesvio de cruzamento e pôsto telegráfico com moradia para o encarregado.
Estação Barreto — construção de alojamento para o pessoal de trem.
Estação Santana — construção de linhas, novo edifício para armazém.

Estação Cruz Alta — construção de edifício para a nova usina elétrica, carvoeira, boeiros e edifícios para moradia do chefe do depósito e para o dormitório do pessoal de trem (revisão de projeto).

Estação Cruz Alta — construção de plataforma e cobertura da mesma.

Estação Cruz Alta — construção de reservatório para 250 m^3 de água (revisão de projeto).

Km-540,700 — Cacequí - Rio Grande — construção de desvio e pôsto telegráfico com moradia para o encarregado.

Km-3 — Santa Maria - Pôrto Alegre — construção de armazém para explosivos.

Estação Cacequí — aumento e modificação de linhas.

Variante Pinhal - Cruz Alta — trecho Espinilho - Ourupú — estacas 741 + 0,97 — 1 192 + 10,80.

Estação Tupanciretã — construção de casa para moradia do agente.

Km-122 — Santa Maria - Pôrto Alegre — construção de desvio de cruzamento.

Estação Rio Grande — substituição da ponte de 12,903 m do Km 601,113 e da ponte de 10,00 m do triângulo de reversão da estação Marítima, por boeiro de 1,40 m de diâmetro, cada uma.

Km-247,370 — Entroncamento - Santana — construção de desvio de cruzamento e pôsto telegráfico com moradia para o encarregado (revisão de projeto).

Estação Cruz Alta — construção das instalações sanitárias para o pessoal do depósito de locomotivas e oficinas (revisão de projeto).

Estação Cruz Alta — construção de edifício para o pôsto de visita (revisão de projeto).

Estação Tupanciretã — construção de casa para moradia do conferente.

Variante Pinhal — Cruz Alta — trecho Júlio de Castilhos - Tupanciretã — construção de passagens de nível nas estacas 2 862 + 9 e 2 750 + 12,13 — construção de boeiros nas estacas 2 893 e 2 360 + 5,00.

Variante Pinhal — Cruz Alta — trecho Espinilho - Ourupú — construção de boeiros nas estacas 532 + 16,00 — 552 + 13,00 — 595 — 657 + 3,00 — 709 + 13,00 — 727 e estaca 2 da ligação.

Estrada de Ferro Jacuí — reconstrução do trecho Entroncamento — Mina do Leão — construção de boeiros nas estacas 7 + 5,00 — 16 + 14,60 — 20 + 8,60 e 59 + 15,80.
Estação Cruz Alta — construção de muro para proteção da linha.

2.º — Projetos em estudos

Estação Pôrto do Conde — construção de edifício para o grupo escolar.
Estação Pôrto Alegre — construção de edifício para estação.
Estação Cruz Alta — construção de dormitório para o pessoal de trem.
Estação Inspetor Goulart — construção de edifício para a estação.
Estação Inspetor Goulart — construção de edifício para o pôsto de visita.
Estação Pôrto do Conde — construção de silos para carvão.
Estação Pôrto do Conde — construção da instalação hidráulica.

3.º — Desenhos, esbôços, etc.

Tipo de mesa e estante.
Peças para o girador para a estação Jaguarão.
Perfíl da variante entre Tupanciretã - Ivaí.
Perfís para a construção do calçamento junto a nova estação Uruguaiana.
Diversas ferragenos para o armazém de baldeação Inspetor Goulart.
Plantas de locação da linha Entroncamento - Mina do Leão.
Tipo de lareira.
Plantas de locação da variante Pinhal - Cruz Alta, trecho Espinilho - Ourupú (2.º).
Planta da mudança da linha em tráfego entre os Km 138,585 - 139,040 e Km 140,274 - 140,630, linha Santa Maria - Marcelino Ramos.
Cópia das plantas topográficas do ramal Carlos Barboza - Alfredo Chaves, trecho estacas 1 960 - 2 325.
Cópia das plantas topográficas do projeto para a construção da variante Santa Maria - Pinhal, trecho estacas 290 - 340.
Planta da locação da variante Pinhal - Cruz Alta, trecho Tupanciretã - Ivaí.

Planta do recinto da nova estação Tupanciretã.
Planta da duplicação da linha entre a estação Cruz Alta e o entroncamento do ramal de Santo Ângelo.
Planta da chave descarriladora para o recinto da estação Cruz Alta.
Planta da chave falsa dupla para o recinto da estação Cruz Alta.
Tipo de casa volante com cozinha.
Planta de cruzamento de linhas junto a estação Cruz Alta.
Detalhe da calha para a cobertura da torre da nova estação Uruguaiana.
Tipo de ponteira para estacas de concreto armado.
Planta de localização e detalhes dos muros para os páteos das casas de moradia para engenheiro chefe e auxiliar das oficinas do Km-3, Santa Maria - Pôrto Alegre.
Planta parcial do recinto de Diretor A. Pestana com a localização da sede do Círculo Operário.
Escala para caixa d'água de 50 m³.
Planta mostrando a alteração da estrada de rodagem junto à estação Charqueada São Luiz.
Cópia dos boeiros nas estacas 253 + 12,00 — 270 + 12,00 — 279 e 305 + 16,00 do ramal Entroncamento - Mina do Leão.
Tipo de guarda-gado para o ramal Entroncamento - Mina do Leão.
Cancela de duas fôlhas para vão de 10,24 m.
Tipo de casas para auxiliares e trabalhadores do laboratório na parada Silo.

Resumo:

Projetos concluídos	33
Projetos em estudos	7
Desenhos, esboços, etc.	28

XI — Pontes

2.ª Divisão

Também pela reforma, suas atribuições serão desempenhadas por quatro Secções, sob a direção de um Assistente.

Embora já se tenha incumbido de alguns encargos creados pela reorganização administrativa, a exposição dos ser-

viços prosseguirá sem alteração, visto que não se adotou, ainda, a sistemática em vias de aplicação.

O refôrço de pontes, que já decaira sensìvelmente no exercício anterior, teve ligeiro acréscimo, mas ainda reflete os efeitos da falta de material de importação do estrangeiro e do reduzido número de profissionais e técnicos especializados.

Eis o resumo dos reforços executados:

Quadro S-6

LINHA	Posição quilométrica	Vão entre apoios	N.º de vãos	MATERIAIS		
				Novo	Usado	Total
		m		Kg	Kg	Kg
Ramal S. Sebastião - Santana	30,538	15,146	1	3 004	9 625	12 629
		19,880	1	13 167	17 673	30 840
		15,231	2	6 330	17 863	24 193
		20,000	1	9 986	33 573	43 559
		15,146	1	4 690	8 514	13 204
Cacequí - Rio Grande	552,623	10,750	1	3 668	5 989	9 657
	553,409	10,600	1	2 957	4 889	7 846
	585,895	10,600	1	2 026	5 959	7 985
	588,870	10,650	1	3 789	3 406	7 191
Total	.....	.....	10	49 617	107 487	157 104

Os coeficientes médios foram de 31,6% para o material novo, e 68,4 para o usado.

No demonstrativo seguinte, tem-se o índice dos refôrços nos últimos 15 anos.

Pontes reforçadas, discriminação por ano

Quadro S-7

ANO	N.º de vãos	MATERIAIS		TOTAIS Tons
		Novo Tons	Usado Tons	
1930	18	45,2	82,5	127,7
1931	22	92,5	200,6	293,1
1932	33	121,8	228,2	350,0
1933	50	218.7	329,3	548,0
1934	33	152,5	220,7	373.2
1935	33	206,7	377,2	583,9
1936	27	128,5	300,4	428,9
1937	43	232,2	802,2	1 034,4
1938	38	217,2	408,3	625,5
1939	26	247,9	476,7	724,6
1940	17	221,2	454,7	675,9
1941	16	323,4	732,0	1 055,4
1942	17	203,8	296,5	500,3
1943	8	93,2	124,7	217,9
1944	10	49.6	107,5	157,1
Total	391	2 554,4	5 141,5	7 695,9

Sôbre o conjunto dêsse período, os coeficientes são de 33,2% do material novo, e 66,8 do usado.

Superstruturas inteiramente novas não têm sido montadas, desde 1941.

No ano relatado não houve, também, nenhuma reparação de pontes.

XII — Pessoal

Mantiveram-se inalterados os cargos e funções administrativas:

Chefe do Departamento — Eng.º CELSO FERNANDES PANTOJA.

Assistentes, com as funções temporárias dos ex-Ajudantes: — engs. EUCLIDES DE O. SCHMIDT, JOAQUIM TEIXEIRA e sr. ARNO R. DEPPERMANN.

Chefe do Serviço de Desapropriações: eng.º FRANCISCO M. PEREIRA.

Chefe da Secretaria: Bel. VITOR HUGO LOBATO.

Chefe da Secção de Despesas: sr. LUIZ M. GUIMARÃES.

Chefes de Secções técnicas:

Eng.º PEDRO PAULO POSSENIG — Edifícios e instalações hidráulicas.

Eng.º CASEMIRO VIEWEGER — Estudos de campo.

Eng.º WILLY JULIUS DEPPARMANN — Obras de arte.

Eng.º LUIZ FELIPE FRITZ FILHO — 2.ª, 3.ª e 4.ª Secções da 1.ª Divisão.

Eng.º HANS GUIDO SCHWARZ — Construção de linhas novas.

Sr. EDUARDO AUGUSTO DE MATOS.

Eng.º AUGUSTO BORGES DE MEDEIROS.

Inspetores (ex-Residentes):

Eng.º VICENTE CORTAZZI — Variantes de Pinhal-Cruz Alta.

Eng.º BENTO JOSÉ DE LIMA NETO — idem, idem.

Auxiliares de Administração Superior S. T.

Sr. OSCAR KAST

Sr. FELIPE OSÓRIO

Sr. MARIO CONTREIRAS SOARES

Sr. MIGUEL R. DA F. TRINDADE — Removido em maio para o Departamento Econômico e Comercial.

Sr. CLODOALDO AGUIAR e

Sr. FRANCISCO CARDOSO MARTINS FILHO — nomeado a 20 de abril do ano em relato.

As novas funções ou designações correspondem à distribuição da reforma administrativa, que não foi ainda aplicada, sinão parcialmente e em relação às atribuições mais imediatas dos funcionários.

Uma vez posta em vigor a reorganização, cada um deles ficará no setor competente (Divisão ou Secção) dos diversos Serviços.

O efetivo geral, em 31 - 12 - 1944, era:

Escriturários centrais	55
Inspetorias (Estudos e Construções) .	588

Turmas de montagem de pontes	59
Oficinas de Pontes	78
TOTAL	780

Em relação ao ano anterior, cujo efetivo atingiu 947 homens, houve um decréscimo de 167, explicável pela conclusão de certos serviços e redução de turmas, principalmente nas inspetorias (outrora Residências) de variantes e construções.

Pôrto Alegre, 14 de junho de 1945.

a.) **Celso Pantoja**
Eng.º Chefe do Departamento de Obras Novas

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

Departamento de Imprensa Nacional — DMF — 2736

M. FAZENDA
D.A.-IRA-GB
15146
COM. INVE... O
POD... ...

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15468 -48 385.098165
V598

Viação Férrea do Rio Grande do Sul
AUTOR

Relatório de 1944
TÍTULO

Devolver em	NOME DO LEITOR

15468-48 385.098165
V598

VFRGS

Bolso de Livros D.M.F. - 1.369